Entwicklungsgeschichte, Verfassung und Verwaltung des Postregals in Hessen-Darmstadt bis 1806 und die Auseinandersetzungen mit der taxisschen Reichspost

INAUGURAL-DISSERTATION

zur
Erlangung der juristischen Doktorwürde
des
Fachbereichs Rechtswissenschaften
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Werner Münkler
Oberpostdirektor aus Dieburg

Marburg
1973

Druck von E. Lokay in Reinheim

1974

Entwicklungsgeschichte, Verfassung und Verwaltung des Postregals in Hessen-Darmstadt bis 1806 und die Auseinandersetzungen mit der taxisschen Reichspost

INAUGURAL-DISSERTATION

zur
Erlangung der juristischen Doktorwürde
des
Fachbereichs Rechtswissenschaften
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Werner Münkler
Oberpostdirektor aus Dieburg

Marburg
1973

Druck von E. Lokay in Reinheim

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Als Dissertation von dem Fachbereich Rechtswissenschaften

angenommen am	28. Januar 1974
Berichterstatter:	Professor Dr. Holzhauer
Mitberichterstatter:	Professor Dr. Dr. Kaufmann
Tag der mündlichen Prüfung:	11. Februar 1974

Meinen Eltern

Inhaltsübersicht

Seite

Benutztes Schrifttum III

1. Kapitel
Kurze Territorialgeschichte von Hessen-Darmstadt 1

2. Kapitel
Der römische „cursus publicus" 5

3. Kapitel
Das mittelalterliche Kurier- und Botenwesen 8

4. Kapitel
Die Anfänge der hessischen Post 13

5. Kapitel
Die Entwicklung der Reichspost bis Ende des 16. Jahrhunderts. . . 19

6. Kapitel
Der Streit um das Postregal 25

7. Kapitel
Hessen-Darmstadt und die Taxis zu Anfang des 17. Jahrhunderts . 33

8. Kapitel
Die ersten regelmäßigen hessen-darmstädtischen Botenposten ... 38

9. Kapitel
Das hessen-darmstädtische Postwesen bis zum Tode Georgs II. . . . 46

10.Kapitel
Das hessen-darmstädtische Postwesen bis zum Jahre 1695 52

11. Kapitel
Landgraf Ernst Ludwig und die Anfänge einer hessen-darmstädtischen Landespost 58

12. Kapitel
Die Postbeziehungen Hessen-Darmstadts zu Sachsen-Weimar und Eisenach. 67

13. Kapitel
Auseinandersetzungen mit Hessen-Kassel und das weitere Verhalten der Taxis 71

Seite

14. Kapitel
Die Errichtung der hessen-darmstädtischen Landespost und die taxissche Klage gegen Hessen-Darmstadt beim Reichshofrat in Wien . 80

15. Kapitel
Die Auseinandersetzungen um die Errichtung einer hessen-darmstädtischen Poststation in der Reichsstadt Wetzlar 92

16. Kapitel
Die Konvention zwischen Hessen-Darmstadt und den Taxis im Jahre 1744 97

17. Kapitel
Die Postverbindung von Darmstadt in die Grafschaft Hanau-Lichtenberg 107

18. Kapitel
Das Postwesen in Hessen-Darmstadt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des heiligen römischen Reichs 1806. . 110

19. Kapitel
Zusammenfassende Schlußbetrachtung. 124

Benutztes Schrifttum

Literatur

Ackold, Emeran
Gründlicher Unterricht von dem aus Landes-Fürstlicher Hoheit herspringenden Post-Regal derer Chur- und Fürsten des H.R.R., Halle 1685

Altmannsperger, Hans Joachim
Die rechtlichen Gesichtspunkte des Streites um das Postregal in den Schriften des 17. und 18. Jahrhunderts, Frankfurt/M. 1954

Bergfeld
Zur Geschichte des Postwesens in Sachsen-Weimar und Eisenach, Archiv für Post und Telgraphie 1884, S. 613 ff.

Besold, Christoph (Praes.) – Lindenspihr, Georg Friedrich (Resp.)
Disputatio Juridico-Politica de Regalibus, Ingolstadii 1637

Beust, Joachim Ernst v.
Der Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals und was deme anhängig, überhaupt und ins besondere an Ansehung des Heil. Röm. Reichs Teutscher Nation, 2. Theil, Jena 1748

Boes, Julius
Das Hessen-Kasseler Postwesen, Archiv für Deutsche Postgeschichte 1957, 2. Heft, S. 25 ff.

Bräuer
Die Entwicklung des Nachrichtenverkehrs, Nürnberg 1957

Brunner, Johann
Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1900

Cluten de Parchun, Joachim
Sylloge rerum quotidianarum, Augustae Rauracorum 1613

Crole, B.E.
Geschichte der deutschen Post von ihren Anfängen bis zur Gegenwart, Leipzig 1889

Demandt, Karl
Geschichte des Landes Hessen, 2. Auflage, Kassel und Basel, 1972

Dieffenbach, Philipp
Geschichte von Hessen mit besonderer Berücksichtigung des Großherzogtums, Darmstadt 1831

Faulhaber, Bernhard
Geschichte des Postwesens in Frankfurt am Main, Frankfurt/M. 1883

Flegler, Alexander
Zur Geschichte der Posten, Nürnberg 1858

Giese, Friedrich
Deutsche Staats- und Rechtsgeschichte, Frankfurt/M. 1947

Görs, Gustav
Thurn- und Taxissches Postwesen, sein Regal und die Ursachen der Ablösung des Regals, Rostock 1907

Greiner, Karl
Württemberg und Thurn und Taxis im Kampf um das Postregal, Archiv für Deutsche Postgeschichte 1959, 2. Heft, S. 40 ff. und 1960, 1. Heft, S. 39 ff.

Grosse, R.
Das Postwesen in der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert, Tübingen und Leipzig 1902

Haas, Heinrich
Das hessische Postwesen bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts, Marburg 1910

Häberlein, C. Fr.
Handbuch des Teutschen Staatsrechts nach dem System des Herrn Geheimen Justizrath Pütter, Berlin 1797

Hartmann, Eugen
Entwicklungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart, Leipzig 1868

Hattemer, Karl
Entwicklungsgeschichte Hessen-Darmstadts, I. Teil, Darmstadt 1913

Hellmut, Hans
Der Kampf des Kaisers mit den Ständen des Deutschen Reichs um das Postregal im 17. und 18. Jahrhundert, Archiv für Post und Telegraphie 1926, S. 237 ff., 262 ff., 291 ff.

Herrmann, Götz
Der Streit der Thurn und Taxisschen Reichspost und der reichsstädtischen „Post" um das Postregal im 16. und 17. Jahrhundert, Erlangen 1957

Hirschbach (Praes.) – Carpzov, Conrad und Benedict (Resp.)
Dissertatio Politico-Juridica de Regalibus, Wittenbergae 1618

Hoernigk, Ludwig v.
Inauguralis conclusionum juridicarum centuria de regali postarum jure, Francofurti 1638

Huber, F.C.
Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, Tübingen 1893

Kalberla, Heinrich
Geschichtliche Entwicklung des Postwesens in Friedberg, Hessische Postgeschichte 1966, S. 25 ff.

Kießkalt, Ernst
Die Entstehung der deutschen Post und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1932, Erlangen 1935

Knichen, Andreas
De sublimi et regio territorii iure synoptica Tractatio, Francofurti 1600

Koch, Alfred
Die deutschen Postverwaltungen im Zeitalter Napoleons I., Archiv für Deutsche Postgeschichte 1967, Heft 2, S. 1 ff.

Köhler-Goldmann
Geschichte des Postwesens im Großherzogtum Hessen, Darmstadt 1909

Kohl, Walter
Das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit im deutschen Postwesen, Jahrbuch des Postwesens 1959, S. 64 ff.

Kurt, Alfred
Zur Geschichte von Straßen und Verkehr im Land zwischen Rhein und Main, Frankfurt 1956

Landes, Dietrich
Achtverfahren vor dem Reichshofrat, Frankfurt/M. 1964

Leibniz, Gottfried Wilhelm
De Jure Suprematus, 1667

Lünig, Johann Christian
Das Teutsche Reichs-Archiv, Leipzig 1713

Matthias, Wilhelm
Über Posten und Post-Regale mit Hinblick auf Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde, Berlin, Posen und Bromberg 1832

MGH – Monumenta Germaniae Historica –,
legum sectio II, Capitularia regum francorum, tom. I (ed. A. Boretius), Hannover 1883

Moser, Johann Jacob
Teutsches Staatsrecht, Teil 5, Leipzig 1742

Multz, Jacob Bernhard
Repraesentatio Majestatis Imperatoria, Oetingae 1690

Niggl, A.
Deutsches Postrecht, Nürnberg 1931

Oestreicher, Ernst
Die rechtsgeschichtliche Entwicklung der Post im Gebiete der heutigen Bayerischen Ostmark, Nürnberg 1937

Ohmann, Fritz
Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, Leipzig 1909

Palm, Valentin
Mittelalterliche Postorte in Rheinland-Pfalz, Archiv für Deutsche Postgeschichte 1963, Heft 2, S. 42 ff.

Pütter, Johann Stephan
Erörterungen und Beyspiele des Teutschen Staats- und Fürstenrechts, Göttingen 1790

Pufendorf, Samuel v. (Severinus de Monzambano)
De Statu Imperii Germanici, Genovae 1667

Quetsch, Franz H.
Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein, Freiburg 1891

Rommel, Chr.
Geschichte von Hessen, Marburg und Kassel 1820 – 1853

Rübsam, Joseph
Johann Baptista von Taxis, ein Staatsmann und Militär unter Philipp II. und Philipp III., Freiburg 1889
(zitiert: Rübsam, Baptista)

Rübsam, Joseph
Zur Geschichte des internationalen Postwesens. Historisches Jahrbuch der Görres-Gesellschaft, XIII. Band, 1. und 2. Heft, München 1892
(zitiert: Rübsam, Postwesen)

Ruhl
Die ersten regelmäßigen hessischen Botenposten zwischen Darmstadt und Marburg, sowie zwischen Darmstadt und Rheinfels (1627 und 1629), Archiv für Post und Telegraphie 1888, S. 395 ff.

Schröder-v. Künßberg
Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, 6. Auflage, Berlin und Leipzig 1922

Schwarz, Konrad
Die Entwicklung der deutschen Post, Berlin 1932

v. Schwerin-Thieme
Grundzüge der deutschen Rechtsgeschichte, 4. Auflage, Berlin und München 1950

Sellert, Wolfgang
Prozeßgrundsätze und Stilus Curiae am Reichshofrat, Aalen 1973

Sixtinus, Regnerus
Tractatus de Regalibus, Francofurti 1617

Soldan, Fr.
Geschichte des Großherzogtums Hessen, Gießen 1896

Stängel, Karl
Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung, Stuttgart 1844

Stephan, Heinrich
Das Verkehrsleben im Altertum, Leipzig 1868
(zitiert: Stephan, Verkehrsleben)

Stephan, Heinrich
Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart, Berlin 1859
(zitiert: Stephan, Post)

Turrianus, Caesareus
Glorwürdiger Adler, das ist gründliche Vorstell- und Unterscheidung der kaiserlichen Reservaten und Hoheiten von der reichsständischen landesfürstlichen Obrigkeit . . . . . ., o.O. 1694

Veredarius
Das Buch von der Weltpost, Berlin 1885

Waitz, Hans-Wolrad
Die Entwicklung des Begriffs der Regalien unter besonderer Berücksichtigung des Postregals vom Ende des 16. bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Frankfurt 1939

Weiss, Ludwig
Aus den Anfängen des Postwesens in Hessen, Hessische Postgeschichte 1959, S. 35 f.

Wießner
Die Gründung und Entwicklung von Poststationen in Wetzlar (1693 – 1972), Hessische Postgeschichte 1972, S. 15 ff.

Zeumer
Quellensammlung zur Geschichte der Deutschen Reichsverfassung, I. Teil, Tübingen 1913

Verfasser ungenannt
Actenmäßige Species Facti die Fürstlich-Sächsische fahrende Post in Eisenach betreffend, erschienen etwa Mitte des 18. Jahrhunderts

Verfasser ungenannt
Entdeckter Ungrund der kürtzlich im Druck erschienenen, unrichtig sogenannten Actenmäßigen Species Facti, die der Heinischen Familie zu Erblehn gereichte Fürstlich-Sächsische fahrende Post in Eisenach betreffend, erschienen etwa Mitte des 18. Jahrhunderts

Die beiden vorgenannten Schriften befinden sich im Bestand des Bundespostmuseums in Frankfurt/M.

Zeitschriften

Archiv für Post und Telegraphie (Jahr und Seite)

Archiv für Deutsche Postgeschichte (Jahr, Heft und Seite)

Hessische Postgeschichte (Jahr und Seite)

Jahrbuch des Postwesens (Jahrgang und Seite)

Archivalien

Bundespostmuseum in Frankfurt/Main

Urkunden-Abschriften: Sammlung der Verträge mit dem Großherzogtum Hessen über das Postwesen

Fürstlich Thurn und Taxissches Zentralarchiv Regensburg
(zitiert: FZA)

Postakten Nr. 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706

Urkunden Hessen-Darmstadt

Staatsarchiv Darmstadt

Verzeichnis der beim Reichskammergericht anhängig gewesenen Hessen-Darmstadt betreffenden Prozesse

Staatsarchiv Marburg

Bestand 4 c : Nr. 1
Bestand 5 : Nr. 9213, 9369, 9464, 9465, 9505, 9506, 9507, 9508, 18 679, 18 700, 18 701

Urkunden

Postsachen

Vorbemerkung

Die den Themenkreis der Arbeit betreffenden Aktenbestände des Staatsarchivs Darmstadt wurden im zweiten Weltkrieg durch Kriegseinwirkungen zerstört.

1. Kapitel

Kurze Territorialgeschichte von Hessen-Darmstadt

Die Landgrafschaft Hessen-Darmstadt verdankt ihre Entstehung dem Testament Philipps des Großmütigen. Dieser war von 1509 bis 1567 Landgraf von Hessen und teilte durch letztwillige Verfügung vom Jahre 1562 sein Land unter seine vier Söhne. Der älteste erhielt die Hälfte mit Kassel, der zweite ein Viertel mit Marburg und die beiden jüngsten je ein Achtel mit Rheinfels und Darmstadt als Hauptstadt. Der Anteil des jüngsten, Georg (1567 bis 1596), bestand damals aus den fünf Ämtern Darmstadt, Zwingenberg, Dornberg, Lichtenberg, Rüsselsheim mit im ganzen 78 Orten. Dieses ihm zugeteilte Gebiet, die sogenannte Obergrafschaft, stellte die Hälfte der Grafschaft Katzenelnbogen dar, die im Jahre 1479 infolge Aussterbens des katzenelnbogischen Grafenhauses dem mit der Tochter des letzten Grafen vermählten Landgrafen Heinrich III. von Hessen, einem Großonkel Philipps des Großmütigen, zugefallen war. Sie hatte keinen räumlichen Zusammenhang mit den althessischen Landesteilen, die 1567 Georgs Brüdern zufielen; der Main und das Gebiet der Wetterauer Grafen lag trennend dazwischen. Mächtige reichsunmittelbare Nachbarn umgaben und durchsetzten das Land. Infolge der Verpfändung der mainzischen Ämter an der Bergstraße war die Pfalz bis Bensheim vorgerückt, die Grafschaft Erbach, damals dem Gebiete des Landgrafen an Umfang gleich, bildete mit den Ämtern Seeheim und Reichelsheim im übrigen die Südgrenze. Im Osten war Mainz mit dem Amt Steinheim und dem oberen Stift um Aschaffenburg und ebenso im Westen mit dem unteren Stift um Mainz der Grenznachbar. Im Norden war der südlich des Mains gelegene Teil der Grafschaft Isenburg vorgelagert. Zwischen der Landgrafschaft und den eben genannten großen Gebieten lagen noch kleinere Besitzungen reichsunmittelbarer Ritter, wie der Herren von Frankenstein, Heusenstamm und Wallbrunn.

Die im Verlaufe der Jahrhunderte eingetretenen Gebietsveränderungen können hier nur in großen Zügen geschildert werden.

Ersten Anlaß zu einer territorialen Neuaufteilung des Landes gab das frühzeitige Aussterben der Rheinfelser (1583) und der Marburger Linie (1604). Durch die Rheinfelser Erbschaft erhielt Georg I. infolge Tausches mit seinem Bruder Wilhelm statt seines Anteils an der niederen Grafschaft Katzenelnbogen die Ämter Schotten und Stornfels, die die ersten Gebietsstücke

des späteren Oberhessens bildeten, und das Amt Homburg vor der Höhe. Über die Marburger Erbschaft kam es, da der Erblasser an eine Änderung des lutherischen Bekenntnisses den Verlust des Erbes geknüpft hatte, durch den Übertritt der Kasseler Linie zum reformierten Bekenntnis zu langjährigen erbitterten Streitigkeiten. Der Kasseler Landgraf Moritz I. (1592 bis 1627) und sein Darmstädter Vetter Ludwig V. (1596 bis 1626), der Sohn und Nachfolger Georgs I., standen einander feindlich gegenüber. Der Streit wurde nach Moritz' Rücktritt von der Regierung im Herbst 1627 durch einen Vergleich zwischen dessen Sohn Wilhelm V. (1627 bis 1637) und Ludwigs Nachfolger Georg II. (1626 bis 1661) nur vorübergehend geschlichtet. Nach Wilhelms Tod brach er unter dessen Witwe Amalie Elisabeth, die bis 1650 die Vormundschaft über ihren Sohn Wilhelm VI. führte, erneut aus und wurde erst im Frühjahr 1648 endgültig beigelegt. Von dem Marburgischen Erbe verblieben bei Hessen-Darmstadt Gießen mit Umgebung, Grünberg, Homberg an der Ohm, Alsfeld, Ulrichstein, Nidda, Bingenheim, Butzbach und einige andere oberhessische Ämter sowie das von Gießen bis nördlich in die Gegend von Marburg hinziehende Hinterland.

Die Regierungen der drei nachfolgenden Landgrafen weisen nur geringe Erweiterungen der Landesgrenzen auf. Ludwig VI. (1661 bis 1678) erwarb durch Kauf das Gebiet der Herren von Frankenstein mit Eberstadt und einigen benachbarten Odenwalddörfern. Die nur viermonatige Regierungszeit Ludwigs VII. (1678) brachte keine Gebietsveränderungen, aber auch sein Nachfolger Ernst Ludwig (1678 bis 1739), der Stiefbruder des Verstorbenen, erwarb lediglich die Ämter Seeheim und Tannenberg vom Grafen von Erbach, Ernsthofen und einige Nachbarorte von den Herren von Wallbrunn sowie einen Teil von Butzbach von den Herren von Solms hinzu.

Erheblichen Einfluß auf die Gebietsgestaltung der Landgrafschaft hatte der Anfall der Grafschaft Hanau-Lichtenberg. Diese fiel nach dem Aussterben des Grafenhauses im Jahre 1736 an den damals noch minderjährigen Enkel Ernst Ludwigs, den Prinzen Ludwig und späteren Landgrafen Ludwig IX. (1768 bis 1790), der ein Sohn des Landgrafen Ludwig VIII. (1739 bis 1768) und ein Enkel des letzten Hanauer Grafen war. Die auf diese Weise gewonnenen Besitzungen auf dem linken Rheinufer (u.a. Lemberg mit Pirmasens, Westhofen, Wolfsheim und Wörth) gingen zwar in der Zeit der französischen Revolution wieder tatsächlich und durch den Luneviller Frieden von 1801, der das linke Rheinufer an Frankreich abtrat, auch rechtlich verloren. Der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 erlegte Darmstadt darüberhinaus

auch noch die Abtretung des Amtes Braubach, des Kirchspiels Katzenelnbogen und einiger kleiner Besitzungen an Nassau auf, doch erhielt es für die Einbuße von 40 Quadratmeilen mit 100 000 Einwohnern einen Zuwachs von 103 Quadratmeilen mit 210 000 Einwohnern. Bei den hinzugekommenen Gebietsteilen handelte es sich um die früheren kurmainzischen Besitzungen rechts des Rheins und südlich des Mains, die Ämter Gernsheim, Bensheim, Heppenheim, Lorsch, Fürth im Odenwald, Steinheim am Main, Alzenau, die Hälfte von Vilbel, Rockenberg, Haßloch, Astheim, Hirschhorn, alle linksmainischen Güter des Domkapitels, der Klöster und der Universität Mainz, ferner die pfälzischen Ämter Lindenfels, Otzberg, Umstadt und die rechtsrheinischen Reste der Ämter Alzey und Oppenheim, die rechtsrheinischen Gebiete des Bistums Worms (Lampertheim und Neckarsteinach), die Abteien Seligenstadt und Marienschloß, die Probstei Wimpfen, die Reichsstädte Wimpfen und Friedberg und schließlich das kurkölnische Herzogtum Westphalen mit Volkmarsen und 18 Abteien und Klöstern. Dieser Gebietszuwachs veranlaßte den regierenden Landgrafen Ludwig X. (1790 bis 1830) und späteren (seit 1806) Großherzog Ludwig I. sein Land in die drei Provinzen Starkenburg, Oberhessen und Westphalen einzuteilen.

Der Eintritt in den unter Napoleons Schutz stehenden Rheinbund brachte für Hessen-Darmstadt die Erhebung der Landgrafschaft zum Großherzogtum und weitere territoriale Vergrößerungen. Die Rheinbundakte übertrug Hessen-Darmstadt die Souveränität über die vormals reichsständischen Gebiete der Grafen Erbach-Erbach, Erbach-Fürstenau und Erbach-Schönberg der Grafen Stolberg-Ortenberg und Stolberg-Gedern, der Grafen von Solms-Laubach, Solms-Wildenfels und Solms-Rödelheim, der Grafen von Schlitz, des Grafen Leiningen-Westerburg, des Fürsten von Solms-Braunfels und Solms-Lich, des Fürsten von Löwenstein-Wertheim, des Fürsten von Wittgenstein, des Landgrafen von Hessen-Homburg und des Freiherrn von Riedesel, außerdem die Gebiete einiger Reichsritter wie der Herren von Wamboldt und von Gemmingen.

Durch den Wiener Kongreß verlor Hessen-Darmstadt das Herzogtum Westphalen und die Souveränität über Wittgenstein an Preußen, das Amt Dorheim sowie die Orte Großauheim, Großkrotzenburg, Oberrodenbach und Praunheim an Hessen-Kassel und Alzenau, Amorbach, Miltenberg und Heubach an Bayern, während das Landgraftum Hessen-Homburg selbständig wurde. Als Ersatz erhielt der Großherzog das Gebiet der späteren Provinz Rheinhessen, bestehend aus dem größten Teil des französischen Departements Donnersberg mit den Städten Mainz, Bingen und Alzey, ferner die

Landeshoheit über den größten Teil der gräflich Isenburgischen (Offenbach), Solms-Rödelheimischen und Ingelheimischen Besitzungen. Der Umfang des Großherzogtums betrug nun etwa 150 Quadratmeilen mit nahezu 630 000 Einwohnern.

Da Hessen-Darmstadt im Deutschen Krieg 1866 auf seiten Österreichs stand, mußte es die Landgrafschaft Hessen-Homburg, die kurz vorher an den Großherzog zurückgefallen war, nebst den Kreisen Biedenkopf, Battenberg, Vöhl und der Herrschaft Itter, dem nördlichen Teil des Kreises Gießen, Rödelheim und einem Teil von Niederursel an Preußen abtreten, erhielt jedoch u.a. Bad Nauheim als Entschädigung.

Im Jahre 1867 trat Hessen-Darmstadt mit seinen nördlich des Mains gelenen Gebietsteilen dem Norddeutschen Bund und aufgrund des Vertrages vom 15.11.1870 mit seinem ganzen Gebiet dem neu entstandenen Deutschen Reich bei.

Die Revolution vom 9. November 1918 beendete die Monarchie im Reich und in den Einzelstaaten; das Großherzogtum Hessen-Darmstadt erhielt nach entsprechender Vorarbeit durch einen Arbeiter- und Soldatenrat eine demokratische Verfassung mit Volkskammer und sogenanntem Gesamtministerium; dieses hatte einen Ministerpräsidenten als Vorsitzenden. Als Glied der Weimarer Republik trug Hessen-Darmstadt bis 1945 die verfassungsmäßige Bezeichnung „Volksstaat Hessen". Nach Kriegsende kamen die rechtsrheinischen Gebietsteile des Volksstaates Hessen – d.i. die ehemalige Provinz Starkenburg mit den Städten Darmstadt und Offenbach sowie den Landkreisen Darmstadt, Offenbach, Bergstraße, Groß-Gerau, Dieburg und Erbach und die ehemalige Provinz Oberhessen mit der Stadt Gießen sowie den Landkreisen Gießen, Friedberg, Lauterbach, Alsfeld und Büdingen – zum Bundesland Hessen und die linksrheinischen Gebietsteile – d.i. die ehemalige Provinz Rheinhessen mit den Städten Mainz und Worms sowie den Landkreisen Mainz, Worms, Bingen und Alzey – zum Bundesland Rheinland-Pfalz.[1])

Anmerkung:

1) Diesem historischen Abriß liegen die im Schrifttumsverzeichnis näher bezeichneten Werke von Rommel, Soldan, Dieffenbach, Hattemer und Demandt zugrunde.

2. Kapitel

Der römische „cursus publicus"

Die Anfänge einer organisierten Nachrichtenübermittlung und Personenbeförderung im Territorium des späteren Hessen-Darmstadt liegen in der Römerzeit. Der Limes, die „wehrhafte Darstellung der römischen Reichsgrenze" umschloß, abgesehen von der linksrheinisch gelegenen späteren Provinz Rheinhessen, auch den größten Teil der späteren Provinzen Starkenburg und Oberhessen.[1])

Die Römer hatten frühzeitig erkannt, daß sich die wirtschaftliche und militärische Stärke eines Großreiches weitgehend auf einem gut funktionierenden Nachrichtenwesen aufbaut.[2]) Als Vorbild diente ihnen dabei in erster Linie das persische Großreich, das vor allem unter den Herrschern Darius und Cyrus über einen hochentwickelten Nachrichtenverkehr verfügte.[3])

Schon während der Zeit der Reupulik begannen die Römer damit, ihre Nachrichten durch Läufer oder reitende Boten zu übermitteln. Es gab insbesondere damals Privat- und Städte-Boten (tabellarii), öffentliche Boten (tabellarii publici), Boten des Senats (cursores) und Boten zur Beförderung von Regierungsbefehlen an Statthalter und Feldherren (veredarii).[4]) Die Anlegung von Kunststraßen ermöglichte eine raschere und konzentriertere Übermittlung.[5])

Mit zunehmender Machtentfaltung des römischen Imperiums wuchs jedoch auch das Bedürfnis nach einer organisierten staatlichen Verkehrsanstalt.[6]) So schuf kurz vor der Zeitenwende Kaiser Augustus den „cursus publicus", eine staatliche Verkehrsanstalt zur Aufrechterhaltung der ständigen Verbindung Roms mit den Provinzen.[7]) Der „cursus publicus", sagt Stephan, „war eine Staatsverkehrsanstalt, welche Beförderungen stationsweise mit Wechsel der Transportmittel zu Fuß, zu Pferd oder Wagen, sowohl für Versendungen als auch für Reisen wahrzunehmen hatte. Diese Einrichtung war bestimmt für Reisen des Kaisers und seines Hofes, der hohen Militärpersonen und sonstigen Staatsbeamten im Dienste, der Gesandten und der zur Benutzung des cursus publicus im einzelnen besonders ermächtigten Personen; ferner zur Beförderung der Depeschen, Acten, Documente und sonstigen Archivalien und der Staatsgelder, sowie zum Transport von Proviant, Armaturen

und Montierungsstücken, Bauutensilien, Kunstwerken, Delicatessen für die kaiserliche Hofhaltung."[8])

Vielfach wird der cursus publicus als die Staatspost der Römer bezeichnet.[9]) Diese Bezeichnung ist unrichtig, zumindest aber irreführend, wenn man unter Post eine gemeinwirtschaftliche jedermann zugängliche staatliche Beförderungsanstalt versteht. Geht man allerdings von der etymologischen Bedeutung des Wortes Post aus, so läßt sich gegen die Qualifizierung des cursus publicus als römische Staatspost nichts einwenden. Mit „posta" (postae) bezeichnete man nämlich die Pferdewechselstationen eines Stafetten- oder Kurierdienstes.[10]) Gerade in der Einführung von festen Wechselstationen bestand jedoch die entscheidende Neuerung des cursus publicus gegenüber dem seitherigen Boten- und Kurierwesen.[11])

Eine Vielzahl von postae – auch mutationes genannt – befanden sich an den großen rheinischen Heerstraßen; daneben hatte man mansiones, das waren Raststationen und Nachtquartiere. Durch dieses Verkehrsnetz war man in der Lage, aus den wichtigsten Provinzen täglich Berichte an den römischen Kaiser zu erstatten.[12]) Dabei wurde auf das regelmäßige Eintreffen der Berichte aus den Grenzprovinzen – zu diesen Grenzprovinzen gehörte auch das Dekumatenland – besonderen Wert gelegt. Aus diesem Grunde schufen die Römer gerade dort ein für zügige Übermittlung gut brauchbares Straßennetz. So gingen im Dekumatenland vom Kastell Groß-Gerau acht und vom Kastell Dieburg elf römische Heerstraßen aus, die allesamt auf die Rheinuferstraße oder die Mainuferstraße Mainz-Stockstadt zuliefen und dort endeten.[13]) An den Uferstraßen befanden sich mansiones und mutationes in Bonames, Worms, Mainz, Bingen, St. Goar, Belgium (Hundsrück), Oberwesel, Boppard und Koblenz.[14]) Daß auf den von Groß-Gerau und Dieburg ausgehenden Heerstraßen gleichfalls Wechselstationen angelegt waren, ist bei der Kürze der betreffenden Straßenzüge jedoch unwahrscheinlich.

Da der cursus publicus nur für Staats- und Regierungszwecke eingerichtet war und ausschließlich nur solchen Nachrichten und Transporten dienen sollte, durfte er von Privatpersonen und für Privatangelegenheiten nicht benutzt werden. Mißbräuche wurden strengstens bestraft. In Ausnahmefällen wurden von den römischen Behörden besondere Erlaubnisscheine (evectiones tractoriae) an Privatpersonen ausgegeben. Die Benutzung des cursus publicus war, da die Einrichtung für öffentliche Zwecke geschaffen war, in jedem Falle kostenlos.[15])

Die Unterhaltung der Verkehrseinrichtungen, die Verpflegung der Reisenden, die Beschaffung der Pferde etc. oblag als Frondienst den Untertanen, insbesondere den an den Straßen wohnenden Bürgern.[16] Diese lästigen Fronleistungen veranlaßte auch an den rheinischen Heerstraßen bisweilen eine Vielzahl von Bürgern dazu auszuwandern, was in einigen Fällen zur vollständigen Entvölkerung von Ortschaften führte.[17]

Verwaltung und Aufsicht des cursus publicus waren bis in die letzten Einzelheiten durchorganisiert. Im übrigen bestanden detaillierte Betriebsvorschriften, die die Benutzung, Ausnahmebenutzung und Gewichtsbelastung der einzelnen Betriebsmittel regelten.[18]

Anmerkungen:

1) Soldan, S. 11: Das von Rhein und Limes eingeschlossene Gebiet hieß Dekumatenland, wohl daher, weil die hier wohnenden Ansiedler einen Zehnten bezahlten.
2) Kohl, S. 75
3) Bräuer, S. 67/68
4) Quetsch, S. 91
5) Hartmann, S. 32 – 34
6) Quetsch, S. 92
7) Kohl, S. 75
8) Stephan, Verkehrsleben, S. 88
9) so Hartmann, S. 44
10) Huber, S. 64; Ohmann, S. 10; Altmannsperger, S. 1
11) Hartmann, S. 46; Quetsch, S. 92
12) Quetsch, S. 93/94
13) Kurt, S. 40 ff.
14) Quetsch, S. 94
15) Hartmann, S. 45
16) Huber, S. 37; Stephan, Verkehrsleben, S. 93/94
17) Quetsch, S. 93
18) vgl. hierzu die ausführliche Darstellung bei Hartmann, S. 55 – 86

3. Kapitel

Das mittelalterliche Kurier- und Botenwesen

Mit dem Untergange des Imperium Romanum verschwand auch der cursus publicus. Seine Leistungsfähigkeit wurde in Europa bis zur napoleonischen Zeit nicht mehr erreicht. Den mittelalterlichen Verkehrseinrichtungen fehlte hierzu das einheitliche Verwaltungs- und Verkehrsgebiet, vor allem aber die starke Zentralgewalt. Der ständisch gegliederte Staat entwickelte ständisch aufgespaltene Beförderungseinrichtungen, also Botendienste der geistlichen und weltlichen Körperschaften, der Städte und der einzelnen Landesherren.

Vom cursus publicus blieb im frühen Mittelalter im wesentlichen nur die Untertanenpflicht erhalten. Wie bei den Römern, so hatten auch unter der Herrschaft der Merowinger und Franken die Untertanen bei Reisen der Könige und Beamten die Zugtiere unentgeltlich zu stellen und für das leibliche Wohl der Reisenden zu sorgen.[1]) Es muß davon ausgegangen werden, daß die als „Königsdienst" (servitium regis) bezeichnete Leistungspflicht der freien Untertanen fast ausschließlich auf das römische Postwesen zurückgeht.[2]) Die auf der Königspflicht beruhenden Beförderungseinrichtungen wurden Bestandteil der ältesten fränkischen Staatsverfassung und sind dort mit Angariae und Parangariae bezeichnet.[3])

Die Karolinger legten diese Frondienste anfangs nur den Besitzern von großen Gütern, später aber auch den weniger reichen Untertanen auf. In dem capitulare missorum Karls des Großen vom Jahre 803 heißt es: „De missis nostris discurrentibus vel caeteris hominibus propter utilitatem nostram iter agentibus, ut nullus mansionem contradicere praesumat".[4]) Zugleich verbot er denjenigen, die den Königsdienst in Anspruch nahmen, aber auch jeden Mißbrauch.[5])

Daß die Untertanen im später hessen-darmstädtischen Gebiet in besonders hohem Maße mit diesen Frondiensten belastet wurden, ergibt sich allein daraus, daß aus den Pfalzen und Palästen Karls des Großen fortwährend Kuriere ins Reich abgingen. Solche Pfalzen und Paläste befanden sich u.a. in Mainz, Worms, Kostheim und Seligenstadt. Angeblich durften auch die Untertanen diesen Boten Schreiben und Nachrichten gegen Entrichtung einer kleinen Vergütung mitgeben.[6])

Durch die Ausbreitung des Lehenswesens und die Beschränkung der kaiserlichen Macht infolge Gewährung von Freiheiten kamen die staatlichen Kurierritte, die schließlich allein auf der Untertanenpflicht basierten, nach und nach zum Erliegen.

So entwickelte sich schon bald das sogenannte Botenwesen, das für den Nachrichtenverkehr der Fürsten, Städte, Klöster und Universitäten im späten Mittelalter eine erhebliche Rolle spielte. Die Fürsten sandten entweder eigene Boten aus oder ließen ihre Nachrichten streckenweise durch die Ratsboten der nächstgelegenen Stadt befördern. Durch den aufblühenden Handelsverkehr hatte sich nämlich in den Städten schon frühzeitig ein wohl organisiertes Botenwesen herangebildet, dessen Entwicklung durch die Kaufleute entscheidend gefördert wurde. Ursprünglich bestand zwischen Absender und Boten kein Vertrags-, sondern lediglich ein Vertrauensverhältnis. Die zunehmende Verfeinerung des Handels, insbesondere die Versendung wertvoller Güter, machte jedoch bald die obrigkeitliche Verwaltung und Beaufsichtigung des Botenwesens durch die Städte notwendig. Damit kam es zum Botenvertrag, zunächst zwischen Absender und dem einzelnen Boten, später zwischen Absender und der Botenanstalt. Seiner Rechtsnatur nach war der Botenvertrag ein Werkvertrag. Er war Dienstvertrag, wenn der Bote für längere Zeit nur für eine bestimmte Person oder Personengruppe tätig war. Zur Botenanstalt, das war in den meisten Fällen die Stadt selbst, stand der Bote in einem dienstvertragsähnlichen Rechtsverhältnis.[7] Im Hinblick auf die ständig wachsende Zahl der Boten erließen die Städte Botenordnungen.

Städtische Boten gab es in Mainz bereits bei Gründung des Rheinischen Städtebundes (1254) und zur Zeit Rudolfs von Habsburg.[8] Die ersten Spuren einer geregelten Beförderung von Briefen und kleineren Paketen durch städtische Boten für Privat- und Geschäftsleute am Mittelrhein führen ins 14. Jahrhundert. Von und nach Mainz und Worms gingen von dieser Zeit an regelmäßig Boten und zogen durch wechselseitige Anschlüsse ein umfangreiches Nachrichtennetz durch die Mittelrheingegend. Die Boten nahmen auch Briefe von Absendern an, die nicht in den Städten selbst, sondern in Nachbarorten wohnten.[9]

Von noch größerer Bedeutung als die Boten der Städte Mainz und Worms war für den Nachrichtenverkehr des später hessen-darmstädtischen Gebietes in jener Zeit das Botenwesen der Stadt Frankfurt am Main. Boten lassen sich in Frankfurt von 1385 an nachweisen.[10] Schon um 1400 besaß die

Stadt ein gut organisiertes und einsatzfähiges Botenwesen, das insbesondere auch für die benachbarten Territorien von großem Nutzen war. Aus der bei Faulhaber[11]) wiedergegebenen Tarifaufstellung für die Besoldung der Boten in den Jahren 1385 bis 1435 geht hervor, daß bereits von Anfang an Botengänge nach einer Vielzahl von Orten in der näheren und weiteren Umgebung von Frankfurt vorgesehen waren und durchgeführt worden sind. Aufgezählt sind u.a. Bonames, Nied, Cronberg, Hanau, Windecken, Dieburg, Oppenheim, Mainz, Aschaffenburg, Bingen, Worms, Büdingen, Laubach, Königstein, Steinheim, Friedberg, Seligenstadt, Butzbach, Babenhausen. Diese Boten erhielten neben ihren Aufträgen für die Stadt Frankfurt gesonderte Aufträge von Edlen und Kaufleuten aus der Umgebung, die sie gelegentlich ihrer Botengänge für die Stadt oder auch gesondert erledigten. Mitunter bekam die Stadt von den Sonderaufträgen überhaupt keine Kenntnis, wenn diese nämlich – und das geschah in den meisten Fällen – unterwegs erteilt wurden. Nach der Darstellung Faulhabers[12]) reichte der von der Stadt Frankfurt ausgezahlte Botenlohn ohnehin sehr oft nicht aus, um die leiblichen Bedürfnisse des Boten unterwegs zu befriedigen, so daß die Boten teilweise sogar auf solche Nebeneinkünfte angewiesen waren.

Die Stadtboten trugen als Zeichen der Botengerechtigkeit eine Botenbüchse aus Holz, so daß sie auch unterwegs für jedermann erkennbar und demzufolge auch ohne weiteres für Sonderaufträge zugänglich waren. Anfangs diente diese Büchse zur Aufnahme der Briefe, später (in verkleinerter Form) war sie lediglich das Zeichen, daß der Träger vom Rat der Stadt in Eid und Pflicht genommen worden war. Die behördlich verpflichteten Boten nannte man „Ordinariboten"; es gab demgegenüber sogenannte „Nebenboten". Diese übten ihr Gewerbe privat aus. Die Beförderung der Nachrichten und Güter geschah bei beiden Arten zu Fuß, zu Roß oder später mit dem Fuhrwerk. Charakteristisch für alle Arten des Botenwesens war jedoch, daß es keinen Personen- oder Pferdewechsel gab.[13])

Die Ordinariboten erhielten sich als Amtsboten der Fürstenhöfe und Behörden bis ins 19. Jahrhundert. Ihre Bedeutung nahm jedoch mit dem Aufkommen der taxisschen Post mehr und mehr ab. So ließ auch die Stadt Frankfurt die einzelnen Botenkurse nach und nach eingehen oder verkaufte sie an die Taxis.[14]) Die Nebenboten, später auch Lehensrößler, Lohnrößler oder Hauderer genannt, unterlagen der wohlorganisierten taxisschen Reichspost noch früher als die Ordinariboten.

Eine Sonderform des Botenwesens bildete die sogenannte Metzgerpost. Die Metzger, die sich aus beruflichen Gründen Pferde halten und häufig weit ins Land reisen mußten, wurden frühzeitig von Fürsten und Korporationen zu Botendiensten herangezogen. Dieser Brauch hatte sich besonders in Südwestdeutschland, vor allem in Württemberg, eingebürgert. Er dürfte auch für das Gebiet des späteren Hessen-Darmstadt für die Nachrichtenbeförderung eine Rolle gespielt haben.

Im Gegensatz zu dem städtischen Botenwesen, das größtenteils im Interesse und unter Förderung der Kaufleute geschaffen worden war, war den Untertanen die Benutzung des den Fürstenhöfen dienenden Botendienstes nicht erlaubt.[15] Diese Boten hatten allein den Briefverkehr zwischen den einzelnen Höfen und zwischen diesen und den ihnen unterstellten Behörden zu besorgen. In einer Hofordnung Philipps des Großmütigen vom Jahre 1522 werden erwähnt: „3 Reidten Botten und 5 Fuß-Botten drey zur Kanzley und zween zum Hofgericht."[16] Es handelte sich dabei um Gelegenheitsboten, die nur abgeschickt wurden, wenn Briefe oder andere Sachen zu befördern waren. Die „fußgehenden Botten" waren eidlich verpflichtet, ihren Weg Tag und Nacht auszuführen; die reitenden Boten wurden nur in Ausnahmefällen eingesetzt.

Anmerkungen:

1) Flegler, S. 13
2) Flegler, ebenda; Kießkalt, S. 150
3) Quetsch, S. 96
4) MGH, Capitularia regum francorum I, 114 f., Ziff. 17
5) Hartmann, S. 145
6) So jedenfalls Quetsch, S. 97
7) Ohmann, S. 7
8) Quetsch, S. 107
9) Quetsch, S. 109
10) Faulhaber, S. 2
11) S. 4
12) ebenda

13) Moser, § 169 (S. 260)

14) Herrmann, S. 33

15) Haas, S. 2

16) Haas, ebenda

4. Kapitel

Die Anfänge der hessischen Post

Die ersten hessischen Posten gehen auf eine Anregung des sächsischen Ritters von Mila zurück. Landgraf Philipp der Großmütige und der mit ihm im Schmalkaldischen Bund stehende Kurfürst Johann Friedrich von Sachsen trafen im März 1539 in Frankfurt am Main zusammen. In Begleitung des Kurfürsten befand sich Ritter von Mila, den Friedrich mit der Anlegung von Nachrichtenverbindungen beauftragt hatte. Auf seiner Reise von Frankfurt nach Bremen richtete von Mila am 29. März 1539 aus Fritzlar einen Brief an den hessischen Hofmarschall von der Malsburg, worin um Beförderung von Briefen von Kassel nach Frankfurt gebeten wurde. Daraufhin erließ der landgräfliche Statthalter von Boyneburg die Anordnung[1], daß der Landvogt an der Werra die aufkommenden Briefe durch einen Landknecht oder Kammerjungen bis Homberg in Hessen[2] schicken sollte; der dortige Amtknecht mußte nach Ziegenhain und ein dortiger Bote nach Linden gehen. Der Amtknecht in Gießen hatte die Weiterbeförderung von Linden nach Frankfurt zu besorgen. Der Ritter von Mila – vermutlich Gesandter in Bremen – wollte seine Briefe an den Kurfürsten über Stolzenau und Detmold nach Kassel gelangen lassen. Aus der Anordnung des Statthalters geht weiter hervor, daß auch der Schriftverkehr des Herzogs von Lauenburg und des Bischofs von Münster über diese Nachrichtenverbindungen, die in der Anordnung ausdrücklich als „Posten" bezeichnet werden, laufen sollte.

Für die Zeit, in der Landgraf Philipp 1539 beim Reichstag in Augsburg weilte, wurde der Kurs über Frankfurt hinaus bis Augsburg ausgedehnt, und zwar über Darmstadt und Zwingenberg; weitere Stationen sind nicht bekannt.[3] Als sich einige Zeit später der Landgraf in Worms aufhielt, wurde eine Laufpost dorthin eingerichtet, die aber gleichfalls nach der Abreise des Landgrafen wieder eingestellt wurde.[4]

Über die Dauer des Postenlaufs Kassel-Frankfurt geben die Urkunden keinen Aufschluß. Im Jahre 1544 muß dieser aber noch oder wieder bestanden haben. Mit einem Beschluß vom 3. Januar 1544 entsprach nämlich der Rat der Stadt Frankfurt der Bitte des Landgrafen Philipp auf Weiterbeförderung der Post nach Speyer, wo damals der Reichstag zusammengetreten war.[5]

Den Nachrichtenverkehr von Frankfurt nach anderen Städten vermittelten zu dieser Zeit die vom Rat eingesetzten vereidigten Boten.[6])

Daß man bereits damals die Zweckmäßigkeit von gemeinsamen Postverbindungen erkannt hatte, zeigt eine zwischen Hessen und dem Statthalter und den Räten von Wolfenbüttel getroffene Vereinbarung vom 25. Februar 1544, nach welcher von Kassel nach Wolfenbüttel eine von Hessen und Wolfenbüttel gemeinschaftlich betriebene Postverbindung mit Zwischenstation Gandersheim geschaffen und dem Rat der Stadt Wolfenbüttel darüberhinaus die Berechtigung eingeräumt wurde, die Route Kassel-Speyer mitzubenutzen.[7])

Von dem Kurs nach Speyer zweigte anfangs in Gießen eine Verbindung durch die Niedergrafschaft Katzenelnbogen nach Rheinfels und Limburg ab, die aber 1558 – weil sie überflüssig schien – auf Befehl des Landgrafen Philipp aufgehoben wurde; in dringenden Fällen sollte ein reitender Bote die Nachrichten auf die Post nach Gießen bringen.[8])

Außer den aufgeführten ließ Landgraf Philipp in dieser Zeit noch eine ganze Reihe anderer sogenannter Reise- und Reichstagsposten anlegen, die jedoch für die hessen-darmstädtische Postgeschichte ohne Bedeutung sind. Die Kurse wurden stets wieder eingestellt, wenn der Anlaß ihrer Einführung weggefallen war. So wurde die Kassel-Frankfurter Linie spätestens 1547, als nämlich Landgraf Philipp durch Kaiser Karl V. gefangen genommen und bis 1552 in Haft gehalten wurde, aufgehoben und nach 1552 auch zunächst nicht wieder hergestellt.

Erst 1561 wurde der Nord-Süd-Kurs in etwas veränderter Form, diesmal aber für längere Dauer, wieder ins Leben gerufen. Nach vorangegangenen Verhandlungen mit dem Kurfürsten Friedrich von der Pfalz und dem Herzog Christian von Württemberg schuf Landgraf Philipp einen durchgehenden Postenlauf von Kassel bis Heidelberg und Stuttgart.[9]) Hessen besorgte die Post bis Zwingenberg über Felsberg, Ziegenhain, Kirchhain, Marburg, Großenlinden, Oberroßbach, Darmstadt, während die Kurpfalz und Württemberg ihre Briefe bis Zwingenberg bringen ließen und die Post nach Süden mitnahmen. Für die Station Zwingenberg erteilte der Landgraf am 11. April 1561 den Befehl, daß dort „zwei gerade junge Burschen, die wohl lauffen können, bestellet und auch in Eyd und Pflicht genommen werden"; diese sollen die Briefe, die an den Landgraf ankommen, sofort annehmen und nach Darmstadt bringen. Außerdem mußte in Zwingenberg ein Bote alle ankommen-

den Briefe aufschreiben und dabei genauestens die Ankunfts- und Abgangszeit vermerken.[10])

Trotz dieser eingebauten Kontrollmöglichkeiten kam es bei der Postbestellung auf diesem Kurs immer wieder zu Schwierigkeiten, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen war, daß diese Verbindungspost nicht regelmäßig ausgeführt wurde. Schnelligkeit der Beförderung und Sicherheit der fürstlichen Briefe ließen oft sehr zu wünschen übrig.[11])

Zugleich mit der Errichtung des Postenlaufs Kassel-Heidelberg-Stuttgart ordnete Landgraf Philipp 1561 an, daß seine französische Korrespondenz von Darmstadt nach Rheinhausen an den dortigen taxisschen Postmeister gesandt werde.[12]) Damit schuf der Landgraf eine Verbindung zwischen der hessischen Landespost und der taxisschen Reichspost.[13]) Der österreichisch-niederländische Postenzug Wien-Brüssel der taxisschen Post[14]) überquerte bei Rheinhausen den Rhein und berührte daneben auch die später rheinhessischen Orte Heppenheim, Flonheim und Wöllstein.[15]) Ob diese Verbindung zur Reichspost allerdings sofort ausgeführt wurde, erscheint nach den Unterlagen zweifelhaft. Nach Haas[16]) soll die Leitung der französisch-hessischen Korrespondenz über Heidelberg nach Rheinhausen erst 1574, also nach Philipps Tode, erfolgt sein.

Daß der Postenlauf Kassel-Heidelberg auch nach dem Ableben Philipps noch bestanden hat, ergibt sich aus einem gleichfalls bei Haas[17]) erwähnten Schreiben vom 19. Juni 1575, nach welchem die Nachrichten-„Zeitungen", die den Landgraf von Hessen-Kassel wöchentlich einmal über die Zustände und Stimmungen in Frankreich unterrichteten, von Straßburg über Rheinhausen nach Kassel liefen. Es kann weiter davon ausgegangen werden, daß dieser Postenzug nach Philipps Tode von allen seinen vier Söhnen gemeinsam benutzt und betrieben worden ist. In dem von den vier Brüdern zu Friedewald am 3. August 1567 geschlossenen Abschieds-Extrakt heißt es nämlich: „zum vierzehenden, dieweil bey jetzigen sorglichen Leufften der Posten nicht zu entrathen, so soll es bey Bestellung derselben noch zur Zeit gelassen werden."[18])

Da durch die Teilung Hessens Rheinfels Sitz eines Landgrafen geworden war, wurde der 1558 aufgehobene Kurs nach der Niedergrafschaft Katzenelnbogen wieder eingerichtet. Er zweigte jetzt von Großen-Linden als „extra-ordinari"-Post[19]) ab und ging über Wetzlar nach Limburg und von da aus weiter nach Rheinfels.[20]) Zwei Großen-Lindener Postbücher aus den Jahren 1582

und 1599[21]) geben Zeugnis dafür, daß der Postenlauf nach Rheinfels auch in dieser Zeit noch bestanden hat. Es kann sogar angenommen werden, daß diese extra-ordinari-Post wie auch die von Kassel nach Süden gehende Post die Erbstreitigkeiten zwischen den hessen-darmstädtischen und hessen-kassel'schen Landgrafen um die Erbschaft Marburg-Rheinfels überdauert haben und die Grundlage für die von dem Darmstädter Landgrafen Georg II. durch Verordnungen von 1627 und 1629 geschaffenen ersten regelmäßigen hessischen Botenposten von Darmstadt nach Marburg und von Darmstadt nach Rheinfels gebildet haben.[22]) Dafür spricht insbesondere die Darstellung von Haas[23]), wonach infolge der Erbstreitigkeiten Störungen im Postverkehr zwischen den hessischen Fürstenhäusern aufgetreten, die Landgrafen jedoch bemüht waren, jede Unordnung im Postwesen im Keim zu ersticken oder mit allen Mitteln zu bekämpfen. So soll nach zwei Schreiben des Marburger Botenmeisters nach Kassel vom 18. Januar und 12. März 1608 die Post in Darmstadt keine hessen-kassel'schen Briefe mehr angenommen und weiterbefördert haben und den Beamten in Großen-Linden und Roßbach nicht mehr erlaubt worden sein, Briefe durch besondere Boten, sondern nur noch bei Gelegenheit, zu bestellen. In Kassel glaubte man nicht, daß Landgraf Ludwig von Hessen-Darmstadt so etwas angeordnet hätte. Man ermahnte die Beamten durch Schreiben vom 28. März 1608 sich ja zu hüten, daß solche Unordnungen wieder vorkämen. Auf Beschwerde des Landgrafen Moritz von Hessen-Kassel bei seinem Darmstädter Vetter Landgraf Ludwig gaben sich beide schließlich die Versicherung, in Postsachen die strengste Ordnung und schleunige Beförderung walten lassen zu wollen.

Über die innere Verwaltung des hessischen Postwesens in seinen Anfängen ist wenig bekannt. Feststeht, daß die beschriebenen hessischen Postenläufe nicht regelmäßig verkehrten, sondern nur abgingen, wenn Briefe zur Besorgung vorlagen. Es waren auch keine bestimmten Tage für den Abgang der Boten vorgesehen. Die obere Verwaltung lag in den Händen sogenannter Botenmeister, die wir als die ersten Postbeamten bezeichnen können. Botenmeister gab es nach der Teilung Hessens in den Hauptstädten der einzelnen Teile, also in Kassel, Darmstadt, Marburg und Rheinfels. In anderen Orten waren Rentmeister, Keller, Vögte, Schultheißen und Gerichtsdiener als Verwaltungsbeamte eingesetzt. Die Botenmeister und hilfsweise die übrigen Verwaltungsbeamten waren aufgrund ihrer Amtsstellung dem Fürsten gegenüber verpflichtet, die Briefe zu besorgen; sie waren berechtigt, zu diesem Zwecke Boten anzuwerben und in Dienste zu nehmen. Sie schickten die Boten ab, nachdem sie ihren Namen, die mitgenommenen Briefe und

den Botenlohn in die dazu angelegten Register eingetragen hatten. Diese Postbücher enthalten auch Angaben über Absender, Empfänger und Inhalt der Briefe.[24] Den nach dem Registereintrag zu zahlenden Botenlohn erhielten die Boten aus der Staatskasse. Die Verwaltungsbeamten wurden von der Regierung ständig überwacht, um übergroße Ausgaben zu vermeiden. Nach der Hofordnung vom 26. August 1527, die auch in der Zeit nach der Teilung noch Geltung hatte, hatten die Räte aus Anlaß jeder einzelnen Postbeförderung einen Botenmeister zu benennen. Wörtlich heißt es in dieser Hofordnung weiter: „Die Kanzler und Sekretarien sollen die Untertanen mit der Tax der Brieffe nit beschweren. Ohne der Räte Wissen soll keine Taxation gemacht werden. Der Kanzler oder Kanzlei-Sekretarius soll alle Wochen vom Bottenmeister Rechnung nehmen, dieselbe unterschreiben, auch jederzeit einen geschickten Bottenmeister ordnen, denselben beaydigen und ziembl. Belohnung verschaffen." Durch diese strenge Überwachung war eine Willkür der Botenmeister und übrigen Verwaltungsbeamten weitestgehend ausgeschaltet. Eine besondere Kontrolle enthielt die Hofordnung noch für reitende Boten, die – schon im Hinblick auf die damit verbundenen höheren Kosten – nur in Ausnahmefällen eingesetzt wurden. Diese sollten nämlich „zu jeder gebührlichen Zeit dem Kammermeister von ihren Reisen Rechenschaft tun – und so einer unberitten wäre, soll er sich beim Marschalk melden; dieser soll ihn beritten machen". Daraus geht hervor, daß berittene Boten nur vom Fürstenhof direkt ausgehen und nicht erst unterwegs durch einen Verwaltungsbeamten eingesetzt werden durften.[25]

Lassen sich die ersten hessischen Nachrichtenverbindungen, die allein dem Briefverkehr zwischen den Fürstenhäusern sowie zwischen diesen und den ihnen unterstellten Verwaltungseinrichtungen dienten, auch nicht mit der heutigen Begriffsbestimmung des Wortes „Post" als einer jedermann zugänglichen gemeinwirtschaftlichen staatlichen Einrichtung in Einklang bringen, so ist ihre Bedeutung für die weitere Entwicklung des hessischen Postwesens dennoch erheblich. Insbesondere war mit der Einrichtung dieser Kurse die Verbesserung, teilweise auch die Neuanlegung, von Wegen und Straßen verbunden. Hierauf hat vor allem Philipp der Großmütige entscheidenden Wert gelegt und die Bedeutung der Handelsstraßen in seinem Testament ausdrücklich hervorgehoben.[26]

Anmerkungen:

1) Staatsarchiv Marburg, Urkunden; in Ablichtung in „Hessische Postgeschichte" 1957, S. 2

2) Gemeint ist Homberg an der Efze

3) Weiss, S. 35

4) Weiss, ebenda

5) Boes, S. 25; Haas, S. 5; Faulhaber, S. 12 u. 87

6) Boes, ebenda

7) Haas, S. 5

8) Haas, S. 10

9) Boes, S. 24; Haas, S. 6

10) Haas, S. 8

11) Haas, S. 7: Danach sollen bei Nachforschungen wegen verlorengegangener Briefe im Jahre 1562 ein Bündel Briefe in einem Faß und ein anderer Brief in einer Ecke zwischen Pferde- und Gänsestall gefunden worden sein. Fehlerhafte Eintragungen über Ankunft und Abgang der Sendungen wurden festgestellt. Ferner sollen die verpflichteten Boten die Briefe Leuten, z.B. Schneiderjungen, die gerade den gleichen Weg hatten, mitgegeben haben. In diesem Zusammenhang soll es dann zu Verhaftungen von Postbediensteten, die Briefe hatten verloren gehen lassen, gekommen sein.

12) Haas, S. 6

13) Über die Entwicklung der taxisschen Reichspost vgl. unten Kap. 5

14) vgl. hierzu unten Kap. 5

15) Ohmann, S. 185; Palm, S. 43; Köhler-Goldmann, S. 4

16) S. 6

17) S. 7

18) Boes, S. 26

19) = außerplanmäßig

20) Weiss, S. 36

21) Staatsarchiv Marburg Postsachen Signatur 17a

22) vgl. hierzu unten Kap. 8

23) S. 16/17

24) vgl. die Großen-Lindener Postbücher im Staatsarchiv Marburg Postsachen Sign. 17a

25) Die Darstellung folgt im wesentlichen derjenigen von Haas, aaO, S. 3/4

26) Boes, S. 26; Philipp soll den Ausspruch getan haben: „Man soll einen Fürsten kennen bey einer Strasse, (guter Müntze und Haltung beschehener Zusage)"

5. Kapitel

Die Entwicklung der Reichspost bis Ende des 16. Jahrhunderts

Dienten die im 16. Jahrhundert eingerichteten hessischen Posten ausschließlich den Belangen der Fürstenhöfe, so war die taxissche Reichspost bereits in dieser Zeit der Allgemeinheit zugänglich. Wegen ihrer entscheidenden Bedeutung für das Postwesen in Hessen-Darmstadt soll die Entwicklung der taxisschen Reichspost hier in großen Zügen aufgezeigt werden.

Wie die meisten Fürstenhäuser, so unterhielt auch das Kaiserhaus Habsburg eine eigene Botenanstalt, deren Hofpostmeister Ende des 15. Jahrhunderts ein Jannetto de Tassis war.[1] Außer ihm standen gleichzeitig noch andere Angehörige des italienischen Adelsgeschlechtes „de Tassis"[2] in kaiserlichen Botendiensten.[3] Hatte sich diese Botenanstalt noch unter Friedrich III. (1440 bis 1493) kaum von denen der Landesherren und freien Städte unterschieden, so trat unter Maximilian I. (1493 bis 1519) eine grundlegende Änderung ein. Seine Heirat mit Maria, der einzigen Tochter und Erbin Karls des Kühnen von Burgund, brachte ihm nach Karls Tode bis zur Mündigkeit seines, Maximilians, Sohnes Philipp die Verwaltung der burgundischen Niederlande (Geldern, Flandern, Holland, Seeland, Brabant, Lützelburg) ein. Maximilian bemühte sich von nun an um eine dauernde Verbindung zwischen der Residenzstadt Wien und den neuhinzugekommenen Gebieten. Daß insoweit Nachrichtenaustausch stattgefunden hat, ergibt sich allein schon aus einigen bei Ohmann[4] wiedergegebenen Poststundenpässen. Zwei davon datieren aus dem Jahre 1495 und sind von Innsbruck nach Worms ausgestellt, ein weiterer aus 1496 von Worms nach Glurns und schließlich ein vierter aus 1506 von Mecheln nach Innsbruck. Zweifelhaft erscheint jedoch, ob damals bereits eine regelmäßige Postverbindung zwischen Wien und den Niederlanden bestanden hat, insbesondere, ob die von Francesco von Taxis dem Kaiser vorgeschlagene Postlinie von Brüssel über Flamisoul (Bistum Lüttich), Kreuznach, Speyer, Rheinhausen durch Württemberg über Augsburg nach Wien mit Pferdewechselstationen damals bereits ins Leben getreten war.[5]

Daß die Taxis ihre Tätigkeit bereits damals auf die niederländischen Gebiete ausgedehnt hatten, zeigt die Tatsache, daß Philipp der Schöne von Burgund am 1. März 1500 Franz von Taxis zum „captaine et maistre des nos postes" ernannte und ihm für seine Leistungen in diesem Amte ein Gehalt von täg-

lich einem Livre oder 20 Sols flandrischer Währung aussetzte.[6] Damit war zum erstenmal eine Staatspost entstanden. Durch die Ehe Philipps des Schönen mit Johanna von Aragon kam Spanien in Philipps Herrschaftsbereich, so daß eine Erweiterung des Postendienstes notwendig wurde. Dies geschah durch Erlaß vom 18. Januar 1504. In diesem Erlaß ordnete Philipp an, daß eine Postverbindung zwischen den Niederlanden, Frankreich, Spanien, Deutschland und Geldern hergestellt werden sollte.[7] Die einzelnen Postlinien lagen jedoch nicht fest, sondern wurden je nach dem Aufenthalt von Philipp und Maximilian geändert.[8]

Karl V., der Sohn Philipps, übernahm 1516 die Regentschaft in Spanien und schloß am 12. November desselben Jahres ein neues Abkommen über den Postdienst mit Franz von Taxis und dessen ältestem Neffen Johann Baptista von Taxis, wonach Verona, Rom und Neapel an das Postnetz angeschlossen werden sollten.[9] Damit war aber noch keine Reichspost, sondern eine spanisch-niederländische Post entstanden, denn Karl V. wurde erst 1519 deutscher Kaiser; Franz und Baptista von Taxis wurden somit lediglich niederländische Generalpostmeister. Die spanisch-niederländische Landespost kann jedoch als der unmittelbare Vorgänger der Reichspost angesehen werden. Der niederländisch-italienische Postenlauf ging von Brüssel über Kreuznach, Rheinhausen, Ulm, Augsburg nach Innsbruck.[10] Von 1919 an dürfte auch eine regelmäßige Postlinie von Innsbruck abzweigend nach Wien bestanden haben.[11]

Am 15. August 1536 ernannte Karl V. Johann Baptista von Taxis' Sohn Franz und nach dessen Tode durch Patent vom 31. Dezember 1543 Leonhard von Taxis zum Generalpostmeister für alle seine Länder, also auch für Deutschland. Gleichwohl sind die damaligen und heutigen Schriftsteller im Hinblick darauf, daß die Urkunde von Brüssel aus datierte sowie in der niederländischen Kanzlei und in französischer Sprache abgefaßt wurde, übereinstimmend der Meinung, daß die Ernennung nur für die burgundischen Niederlande galt.[12] Diese Ernennung wurde zum Ausgangspunkt des Streites um das Postregal.

Leonhard von Taxis ließ sich am 31. August 1563 durch Kaiser Ferdinand I. (1556 bis 1564) den Bestallungsbrief Karls V. bestätigen und gleichzeitig festlegen, daß der Inhalt des Briefes für ganz Deutschland gelten solle.[13] Damit hatte Leonhard von Taxis die verbriefte Aussicht erhalten, auch in Deutschland Posten anlegen zu können. Mit der Begründung, Karl V. wäre gar nicht befugt gewesen, Leonhard von Taxis für das gesamte Reich als Ge-

neralpostmeister einzusetzen, sprachen auch jetzt noch einige Schriftsteller der taxisschen Post die Eigenschaft einer Reichspost ab.[14] Man kommt jedoch nicht umhin, von 1563 an Leonhard von Taxis als Reichsgeneralpostmeister und die taxissche Post als Reichspost anzusehen, zumal sich der Bestallungsbrief auch erstmals an die Reichsstände richtete.[15] Daß das Postwesen damals allgemein als Reichsangelegenheit behandelt wurde, zeigt ein 1570 von den Kurfürsten auf dem Reichstag zu Speyer abgegebenes Rechtsgutachten, in welchem Kaiser Maximilian II. (1564 bis 1576) ersucht wurde, das Postwesen beim Reich zu belassen und nicht in fremde, d.h. in spanische, Hände fallen zu lassen.[16] Da nach dem Inhalt der Bestallungsurkunde die Taxis ihre Besoldung vom spanischen König erhielten, die Deutschen Reichsstände und auch Maximilian II. im niederländischen Freiheitskampf aber mit den aufständischen Protestanten sympathisierten, befürchteten die Kurfürsten, der spanische König könnte die Privilegien der Taxis erweitern.

Ausgelöst durch den Abfall der Niederlande und das damit verbundene Ausbleiben der spanischen Subventionen erlitt die taxissche Post im Jahre 1577 einen wirtschaftlichen Zusammenbruch.[17] Obgleich diese Post von Anfang an das Ziel ansteuerte, die Anstalt der Privatnutzung zugänglich zu machen und dadurch einen dauernden finanziellen Erfolg zu erzielen,[18] reichten die Einnahmen aus der gebührenpflichtigen Beförderung privater Briefe und Sendungen damals offensichtlich noch nicht aus, um das Unternehmen am Leben zu erhalten. Gegen die Zulässigkeit der entgeltlichen Beförderung von Privatnachrichten durch die Taxis bestanden übrigens nach dem Inhalt der mit den Herrschern abgeschlossenen Abmachungen und von ihnen erteilten Bestallungsurkunden keine rechtlichen Bedenken. Enthält die Urkunde vom 18. Januar 1504 kein ausdrückliches Verbot der entgeltlichen Privatbeförderung, so ist in dem Abkommen vom 12. November 1516 zwischen Karl V. und den Taxis die Beförderung privater Briefe gegen gewisses Postgeld ausdrücklich für zulässig erklärt.[19]

Da die in Schulden geratenen Taxis die Postmeister und Postreiter nicht mehr ausbezahlen konnten, sagten viele von ihnen ihre Dienste auf. Zu den Abtrünnigen gehörte auch der taxissche Reichspostmeister Henot zu Köln. Dieser ergriff 1579 die Gelegenheit, sich der Reichsposten zu bemächtigen.[20] Er legte im Jahre 1580 Kaiser Rudolf II. (1576 bis 1612) einen neuen Entwurf über den Lauf der Posten und die Regelung des Betriebs vor. Danach sollte der Kaiser im ganzen Reich das Postwesen übernehmen; dieses werde sich durch Einführung von regelmäßigen Kursen und die allgemeine Benutzbarkeit selbst unterhalten.[21] Während Henot für die Regelmäßigkeit des Betriebs in den

staatlichen Kurieranstalten seine Vorbilder hatte, hatte er den wirtschaftlichen Vorteil der allgemeinen Benutzbarkeit aus den Botenanstalten der Städte erkannt. Henots Verdienst ist es, beides miteinander verbunden zu haben. Er gewann den Kaiser für seinen Plan, erwirkte sich Patente und Privilegien und legte 1580 eine ordinari-Post von Köln über Remagen, Waldesch, Kisselbach nach Wöllstein (im späteren Rheinhessen) an, wo sie auf den Wien-Brüsseler Postkurs stieß.[22])

Henots Plan scheiterte an finanziellen Schwierigkeiten und der Konkurrenz der Taxis, die einen großen Teil der Posten noch immer fest in ihren Händen hatten. So kam denn 1589 auf Vorschlag des Kaisers und durch Vermittlung der Bankhäuser Fugger und Welser ein Vergleich zwischen Henot und den Taxis zustande.[23]) Henot trat im Anschluß daran wieder in taxissche Dienste.

Erstaunlicherweise war die taxissche Post gerade in der Zeit, in welcher Henot die kaiserliche Reichspost aufzubauen versucht hatte, wieder wirtschaftlich stärker geworden. Gut überlegte Anstrengungen, insbesondere die Neuanlegung von Posten und die ausgedehnte Beförderung von Privatsendungen hatten zu einem finanziellen Aufschwung geführt. So soll nach einer Äußerung Leonhards von Taxis das taxissche Unternehmen im Jahre 1588 100 000 Ducaten reinen Überschuß gebracht haben[24]), während Rubsam[25]) berichtet, die Posten hätten Ende des 16. Jahrhunderts einen solchen Überschuß abgeworfen, daß die spanischen Suventionen von 14 000 auf 10 000 Livres jährlich herabgesetzt werden konnten.

Diese positive Bilanz der Taxis dürfte in erster Linie Kaiser Rudolf II. dazu bewogen haben, Henot den Vergleich mit den Taxis vorzuschlagen und im weiteren Verlauf die sogenannte „Post-Reformation" durchzuführen. Nach Moser[26]) beginnt mit dem Jahre 1595 „ein neuer Periodus des Postwesens, in welchem es zu seinen völligen Kräften kommt", während er die Zeit vorher „die Kinder-Jahre der Kaiserlich- und Taxisschen Post" nennt.

Durch Patent vom 16. Juni 1595 erklärte Kaiser Rudolf II.: Er sei durch die im Postwesen eingerissene Unordnung und Zerrüttung „bewegt worden, auf gebührliche Reformation und Verbesserung desselben zu gedenken", und habe „zu beständiger Erhaltung angeregtes Postwesens unsern lieben getreuen Leonhard von Taxis zum General-Obristen-Postmeister bestättiget". Das Patent enthält zugleich die Aufforderung an die Reichsstände, den Leonhard von Taxis als Reichsgeneralpostmeister anzuerkennen, ihm bei Ausübung seines Amtes und bei Bestellung der Posten Gehorsam und Folge zu

leisten und auch seinen Untergebenen „alle gute Hülff, Vorschub und Beförderung" zu erweisen.[27]) Durch besonderes Schreiben teilte Rudolf II. die Ernennung Leonhards von Taxis zum Generalpostmeister den Reichsständen nochmals mit und wies sie außerdem darauf hin, daß er mit Philipp II. von Spanien vereinbart habe, die burgundisch-spanischen Posten in Deutschland durch die Reichspost abzulösen; Leonhard von Taxis habe aus diesem Grunde auch die auf dem Reichspostwesen noch lastenden Schulden übernommen.[28])

Ein kaiserliches Patent vom 15. September 1596 wiederholte erneut die an die Reichsstände ergangenen Anordnungen.[29]) Schließlich erging am 6. November 1597 ein weiteres Patent, in welchem Rudolf II. die Post zum „hochbefreiten kaiserlichen Regal" erklärte.[30]) Der Erlaß richtete sich in erster Linie gegen das „Nebenbotenwerk" und befahl darüberhinaus jedermann, zur Beförderung seiner Briefe die Reichspost zu benutzen. Die Landesherren sollten der taxisschen Post in ihren „Landen, Städten, Märkten, Flecken und Gebieten bei Tag und Nacht freye Päß und Öffnung geben". Nach dem Inhalt des Patents sollte damit zwar nicht jegliches Botenwesen unterdrückt werden, sondern nur insoweit, als es über die Grenzen des „altgebräuchlichen" städtischen und landesherrlichen Botenwesens hinausging; solange kein Personen- oder Pferdewechsel stattfand, waren die ständischen Boten nicht nur keine Konkurrenz, sondern leisteten wertvolle Zubringerdienste.[31]) Eindeutig wurde jedoch den Landesherren durch den Erlaß vom 6. November 1597 die Anlegung eigener Posten untersagt. Dies führte zum Widerspruch der Reichsstände. Somit wurde die Postreformation Rudolfs II. zum historischen Ausgangspunkt des jahrhundertelangen Streites um das Postregal zwischen Kaiser und Reichsständen.

Es gehört nicht zu den Aufgaben dieser Arbeit, den Verlauf dieses Streites im einzelnen wiederzugeben. Bevor jedoch das Verhalten Hessen-Darmstadts in dieser Auseinandersetzung näher beleuchtet werden soll, ist es erforderlich, die Problematik und die rechtlichen Gesichtspunkte des Streites um das Postregal kurz aufzuzeigen.

Anmerkungen:

1) Rübsam, Baptista, S. 5

2) Deutsch: „von Taxis"

3) Ohmann, S. 244
4) Abdruck des Wortlauts der Urkunden bei Ohmann, S. 322 ff.
5) Altmannsperger, S. 4
6) Rübsam, Baptista, S. 177
7) Rübsam, Baptista, S. 188 ff. und 178: Abdruck des Wortlauts der Urkunde
8) Brunner, S. 14
9) Rübsam, Baptista, S. 215 ff.: Abdruck des Wortlauts der Urkunde
10) Kießkalt, S. 196
11) Oestreicher, S. 13
12) Hartmann, S. 269; Moser, §. 6; Kießkalt, S. 199; Beust, 2. Teil, III. Abschn. § II
13) Kießkalt, S. 199
14) z.B. Crole, S. 201
15) Herrmann, S. 22
16) Moser, § 12 (S. 14)
17) Huber, S. 88
18) Görs, S. 4/5
19) Häberlein, 8. Buch, 3. Kap.,§ 351; Herrmann, S. 20
20) Kießkalt, S. 201
21) Huber, S. 89
22) Faulhaber, S. 14; Kühler-Goldmann, S. 3; Moser, § 15 (S. 15)
23) Kießkalt, S. 201; Huber, S. 96
24) Veredarius, S. 102
25) Rübsam, Postwesen, S. 49
26) § 22 (S. 23)
27) Moser, § 23 (S. 23); Faulhaber, S. 247
28) Moser, § 24 (S. 23)
29) Haas, S. 13/14; Quetsch, S. 126
30) Lünig, pars generalis, p. 444; Moser, § 31 (S. 29 ff.); Kießkalt, S. 202
31) Altmannsperger, S. 7/8

Der Streit um das Postregal

Seit dem Ronkallischen Reichstag im Jahre 1158 faßte man alle vom Kaiser ausgeübten Regierungsrechte unter dem Begriff Regalien (iura regalia) zusammen. Die von Kaiser Friedrich Barbarossa auf diesem Reichstag verkündete Constitutio „Regalia sunt hec" zählt die Rechte auf, die Friedrich für sich als Regalien in Anspruch nahm.[1] Das Postregal oder ein seinem Wesensgehalt gleichkommendes Recht ist nicht aufgeführt. Enthalten sind jedoch „Viae publicae" sowie „Angariae und parangariae", Regierungsrechte also, die für die staatsrechtliche Begründung des Postregals eine erhebliche Rolle spielen.[2] Der Ronkallische Katalog kam über das langobardische Lehensrecht nach Deutschland und wurde somit zum Ausgangspunkt der wissenschaftlichen Behandlung der Regalien.[3]

Die Zweiteilung in „regalia minora" oder „regalia fisci", Hoheitsrechte, die vorwiegend der Staatskasse dienten, und „regalia maiora", Rechte, welche die auctoritas oder maiestas des Kaisers darstellten, wurde erst in Deutschland vorgenommen.[4] Zu den ersteren gehören beispielsweise das Bergwerks-, Forst-, Jagd-, Geleits-, Straßen-, Zoll- und Steuerregal, zu den letzteren das Recht, Krieg zu führen, Frieden zu schließen, Bündnisse einzugehen, Adel zu verleihen, Regale und Privilegien als Lehen zu vergeben, und das Recht der obersten Gerichtsbarkeit.[5] Im Verlaufe der Jahrhunderte war diese Einteilung allerdings mehrfach Wandlungen unterworfen.

Schrieb die streng romanistische Regalienwissenschaft[6] noch sämtliche Regalien dem Kaiser zu, so gelangte die germanistisch-historische Richtung[7] zu der Auffassung, daß auch den Landesherren aufgrund eigener geschichtlicher Entwicklung ihres Territorialbesitzes einige Regalien aus eigenem Recht zuständen.[8] Eine Reihe von Vertretern dieser Richtung, wie Hoernigk[9], Sixtinus[10] und die Brüder Carpzov[11] wollten dabei nur die nutzbaren Hoheitsrechte (im wesentlichen also die regalia minora) auf die Landesherren übergehen lassen. Die germanistisch-historische Richtung fand im Westfälischen Frieden ihren Niederschlag. Dort wurden nämlich die Reichsstände in der freien Ausübung ihres Territorialrechtes und im Besitz aller Rechte bestätigt.[12] Allerdings fehlen erschöpfende Angaben darüber, was zu den vorbehaltenen Rechten des Kaisers im einzelnen zu zählen war.

Das Postregal ist das jüngste aller Regalienrechte. Es wird erstmals in einem Schreiben Kaiser Rudolfs II. vom 27. August 1587 an die Städte Nürnberg und Augsburg erwähnt.[13] Rechtsverbindlich wird der Begriff Postregal zum ersten Male in dem bereits angeführten kaiserlichen Patent vom 6. November 1597 gebraucht.[14] In der Literatur wurde das Postregal erst Jahrzehnte später behandelt.[15] Übereinstimmend verstand man unter Postregal die unbeschränkte Macht und Befugnis eines Regenten, Posten anzulegen und abzuändern, über das Postwesen zu bestimmen, Postbedienstete nach freiem Willen anzustellen und die Gerichtsbarkeit über diese und über alles, was das Postwesen betraf, auszuüben.[16]

Unstimmigkeiten entstanden dagegen bereits über die rechtliche Herleitung und Einordnung des Postregals. Ein Teil der Schriftsteller leitete es vom ius viae publicae ab,[17] andere vom ius angariae et parangariae,[18] einige wenige sahen darin ein völlig selbständiges Recht.[19] Die Ableitung aus dem Straßenregal muß als richtig angesehen werden. Die Regenten beanspruchten das Straßenregal im Interesse der Reichssicherheit, nämlich um jederzeit im Krieg oder Frieden Straßen bauen oder benutzen zu können. Sicherheit und Schnelligkeit zum Zwecke der Reichssicherung sind auch die ausschlaggebenden Gründe für die Anlegung von Posten. Trotzdem war es erforderlich, das Postregal noch ausdrücklich zum Regal zu erklären, da das ius viae publicae das Recht des Postenlegens begrifflich noch nicht enthielt.[20] Obgleich der Betrieb der Posten bisweilen große Einnahmen mit sich brachte, wurde das Postregal im Hinblick darauf, daß die Staatssicherheit sein Hauptzweck war, fast übereinstimmend zu den regalia maiora gerechnet.[21]

Als Rudolf II. im Jahre 1597 das Postenrecht zum Regal erklärte, stand die Reichsgesetzgebung bereits dem Kaiser und den Ständen gemeinsam zu.[22] Andererseits wehrten sich die Stände nicht gegen die Inanspruchnahme als kaiserliches Regal, sondern machten lediglich geltend, daß auch ihnen das Postregal, d.h. neben dem Kaiser, zustände.

Zur Begründung des kaiserlichen Postregals wird in erster Linie die Theorie der Rechtskontinuität zwischen der kaiserlichen Reichspost und dem römischen „cursus publicus" ins Feld geführt. Das Postregal der römischen Herrscher sei auf die deutschen Herrscher als Nachfolger und Erben übergegangen und müsse ihnen so lange belassen werden, bis bewiesen sei, daß „die Kaiser sich der Postrechte freiwillig begeben hätten oder ihnen solche durch Reichssatzung benommen worden seien".[23] Tatsächlich finden sich weder in der goldenen Bulle von 1356 noch in sonstigen Reichsgesetzen, Reichsab-

schieden und Wahlkapitulationen irgendwelche Hinweise auf eine Übertragung des Postregals auf die Reichsstände. Eine Übertragung durch längere Gewohnheit oder Ersitzung scheidet nach Auffassung der prokaiserlichen Gelehrten aus, weil die kaiserlichen Hoheitsrechte einschließlich des Postregals der Praeskription nicht unterworfen seien, zumal der Kaiser landesherrliche Eingriffe in das Postwesen immer wieder stark gerügt habe.[24] Eine Stütze für ihre Auffassung sahen diese Gelehrten auch in der Ableitung des Postregals aus dem ius viae publicae und dem ius angariae und parangariae. Als weitere Argumente wurden die Sicherheit der Reisenden, über die der Kaiser zu wachen habe,[25] und die Staatssicherheit, die es erforderlich mache, daß das Staatsoberhaupt über alle Vorkommnisse in jedem noch so entfernten Winkel des Reiches unterrichtet werde, angeführt.[26] In späteren Jahren werden schließlich noch wirtschaftliche Gesichtspunkte herangezogen. Durch eine Zentralisierung des Postwesens beim Kaiser könnten die Portokosten für die Nachrichtenübermittlung wesentlich geringer gehalten werden, weil diese Gebühren zur Unterhaltung nur *eines* Postwesens beizutragen hätten, während andernfalls alle landesherrlichen Postanstalten damit finanziert werden müßten.[27]

Die Verfechter des landesherrlichen Postregals bestreiten nicht, daß im römischen Reiche dem Kaiser allein die Posthoheit zugestanden habe, da dieses ein monarchistisches Gebilde gewesen sei; im römischen Reich deutscher Nation müßten aber andere Grundsätze gelten, da die „forma regiminis zwar auch heute noch monarchica, der modus regiminis jedoch nicht so sehr monarchicus, als vielmehr aristocraticus" sei.[28] Richtig ist, daß sich die Machtverhältnisse im Verlaufe des Mittelalters derart zugunsten der Landesherren verschoben hatten, daß die Staatsgewalt des Kaisers bereits Ende des 12. Jahrhunderts nur noch bloße Lehensherrlichkeit war.[29] Durch die confoederatio cum principibus ecclesiasticis (1220) und das statum in favorem principum (1232) wurden dann wesentliche Rechte des Reiches zugunsten der Fürsten preisgegeben oder die Ausübung solcher Rechte von der Zustimmung der Reichsstände abhängig gemacht.[30] Allmählich vereinigten sich immer mehr Hoheitsrechte in der Hand des Landesherren, so daß ihnen schließlich innerhalb ihres Territorialbereiches die eigentliche Gebietshoheit zustand.[31] Was in der goldenen Bulle den Kurfürsten als Rechte verbrieft wurde, wurde alsbald Gemeingut aller Reichsstände.[32] Die reichsgesetzliche Anerkennung der Landeshoheit aller Reichsstände wurde alsdann durch den westfälischen Frieden ausgesprochen; Artikel III § 1 des Instrumentum Pacis Osnabrugense bestätigte nämlich ausdrücklich das „ius territorii et superioritatis". Die staats-

rechtliche Rechtfertigung der landesherrlichen Souveränität genügte allerdings allein nicht zur Begründung des landesherrlichen Postregals. Den konkreten Nachweis glaubte Ackold[33]) durch die sogenannte „Maiestas-Analoga"-Theorie erbringen zu können, wonach nämlich den Landesherren in ihren Territorien die gleichen Rechte zugestanden werden müßten wie dem Kaiser im Imperium. Pütter[34]) stellt für die Begründung des landesherrlichen „Postenrechts" auf die Entstehung des Postregals ab. Dieses sei erst nach Ausbildung der Landeshoheiten aufgekommen, so daß die Vermutung für ein reichsständisches Postregal spreche. Ebenso wie ihre Gegener versuchen auch die für die Landesherren streitenden Rechtsgelehrten die Notwendigkeit eigener Postverbindungen mit der Sorge um die Sicherheit des Landes und um die Person des Landesherren zu begründen. Gut funktionierende Posten seien nicht nur erforderlich, um eine gewaltsame Veränderung der Regierungsgewalten zu verhindern, sondern auch im Kriegsfalle unentbehrlich, um eine dauernde Verbindung des Territorialherrn zu seinem Militär zu schaffen.[35])

Demgegenüber trat ein großer Teil der Rechtsgelehrten für ein Nebeneinander von taxisschen Reichsposten und Landesposten und damit für die konkurrierende Posthoheit ein. Wenn auch die geltenden Reichsgesetze zu dieser Frage schwiegen, glaubten die Vertreter dieser Ansicht die konkurrierende Posthoheit trotzdem mit den staatsrechtlichen Grundsätzen der damaligen Zeit vereinbaren zu können.[36]) Die Macht der Stände, so meinten diese Gelehrten, sei zwar gewachsen, die des Kaisers geschmälert worden, trotzdem würden die Stände nicht die Staatsgewalt des Reiches verkörpern, vielmehr seien die Fürsten noch immer der Reichsgewalt des Kaisers untergeordnet.[37]) Gleichwohl habe es sich bei den ersten taxisschen Posten nicht um kaiserliche Reichsposten, sondern um niederländische Posten gehandelt, deren Durchzug durch ihre Gebiete die Reichsstände auf Ansinnen der Taxis geduldet hätten, ohne dazu verpflichtet gewesen zu sein. Aus diesem „Praecarium" oder dieser vertragsmäßig eingegangenen „Staatsrechtsdienstbarkeit" sei durch langen Brauch ein Recht der kaiserlichen Post in den Gebieten der Reichsstände entstanden.[38]) Zur Begründung der konkurrierenden Posthoheit wird auch das Gutachten von 1570[39]) angeführt, in welchem die Kurfürsten den Kaiser ersuchten, „das Postwesen beim Reich zu erhalten und nicht in fremde Hände kommen zu lassen". Die Kurfürsten, so meinen die Verfechter dieser Auffassung, hätten ein derartiges Verlangen nicht stellen können, wenn sie nicht mit der Existenz der kaiserlichen Post einverstanden gewesen wären.[40])

Über den Postregalstreit ist eine bindende Entscheidung niemals ergangen. Im westfälischen Frieden von 1648 war der Versuch unternommen worden, eine Klärung der Postregalfrage herbeizuführen. Zwar enthält Artikel VIII § 4 des IPO, der die den Reichsständen zustehenden Regalien, Privilegien und Freiheiten aufzählt, nichts über das Recht der Postenlegung; in Artikel VII § 3 wird jedoch die nähere Bestimmung des Postwesens ausdrücklich an die nächste Reichsversammlung verwiesen. Zugleich wurde beschlossen, diese Frage binnen sechs Monaten von einem Reichstag entscheiden zu lassen; zu einer Ausführung dieses Beschlusses ist es aber nie gekommen.[41]) Fraglich bleibt, ob nicht die beiden Reichsgerichte, das Reichskammergericht und der Reichshofrat, zur Entscheidung über die Postregalfrage berufen waren oder angerufen hätten werden können.

Das Reichskammergericht war zuständig für Fälle der Rechtsverweigerung, Landfriedensbrüche und fiskalische Fragen, ferner für Klagen gegen Reichsunmittelbare und privatrechtliche Streitigkeiten zwischen Reichsunmittelbaren. Bei diesem Gericht sind demzufolge auch Prozesse zwischen Postbediensteten untereinander und zwischen Postbediensteten und anderen Personen ausgetragen worden.[42]) Die Zuständigkeit des Reichshofrats betraf Kriminalklagen gegen Reichsunmittelbare, Reichslehenssachen, kaiserliche Reservatrechte und Streitigkeiten über kaiserliche Privilegien. Dieses Gericht war somit zur Entscheidung über die Grundsatzfrage, wem das Postregal zusteht, gleichfalls nicht befugt. Andererseits hat der Reichshofrat in zahlreichen Prozessen, die das Postwesen betrafen, in den Entscheidungsgründen ausdrücklich ausgesprochen, daß dem Kaiser das Postregal zustehe.[43]) Der Reichshofrat setzt sich scheinbar in Widerspruch zu seinem Gutachten, das er am 18. Juli 1669 im Postrechtsstreit Taxis gegen Hessen-Kassel erstattet hat und worin es heißt, daß die Hauptsache nun einmal an den Reichstag verwiesen worden sei und dort auch entschieden werden müsse. Der Reichshofrat bezieht sich damit ausdrücklich auf die Verweisung der Entscheidung über das Postwesen an die Reichsversammlung (Reichstag) durch Artikel VIII § 3 des IPO. Pütter[45]) führt dazu richtig aus, daß der Reichshofrat die Gerichtsbarkeit über die kaiserlichen Reservate nur dann habe, wenn sie bereits als solche ihre Anerkennung gefunden hätten. Soweit sie als „Reservate noch nicht erkannt" seien, sei dies Gegenstand der gesetzgebenden Gewalt, der die Rechtsprechung nicht vorgreifen dürfe. Waren die taxisschen Posten also durch Übereinkunft mit den Landesherren vertragsmäßig begründet, so bedurfte es keiner Grundsatzentscheidung über das Postregal, die nur der Gesetzgeber hätte treffen können, vielmehr konnte jetzt

der Reichshofrat kraft eigener Zuständigkeit entscheiden. Wie später noch näher auszuführen ist, hat die Berufung auf Vereinbarungen und Zugeständnisse auch in den zwischen den Taxis und Hessen-Darmstadt geführten Streitigkeiten und den insoweit beim Reichshofrat anhängig gewesenen Verfahren eine erhebliche Rolle gespielt.

Es kann dahinstehen, ob die Entscheidung über den Postregalstreit nach streng juristischen Grundsätzen überhaupt möglich gewesen wäre. Weder Kaiser noch Reichsstände haben sich jemals ernsthaft bemüht, eine solche Entscheidung wirklich herbeizuführen. Der Kampf um das Postregal war aus politischen und wirtschaftlichen Beweggründen entstanden. Er konnte demzufolge auch nur auf diese Weise ausgetragen werden, wobei wohl beide Seiten an einer rechtsverbindlichen Entscheidung schon deshalb nicht interessiert gewesen sein dürften, um sich nicht dieses Instrumentes der Diplomatie zu begeben.

Im folgenden soll nun gezeigt werden, in welcher Form Hessen-Darmstadt an der Auseinandersetzung um das Postregal teilgenommen hat. Es kann vorausgeschickt werden, daß die hessen-darmstädtischen Landgrafen zu keiner Zeit aus reinen Prestigegründen eigene Posten beansprucht haben, insbesondere dann nicht, wenn damit wirtschaftliche Nachteile verbunden gewesen wären. Die hessischen Landgrafen haben Zugeständnisse gegenüber den Taxis gemacht, wenn sie sich davon politische und wirtschaftliche Vorteile, insbesondere die Unterstützung des Kaisers für ihre Ziele, versprachen. Sie bestanden dagegen auf der Anlegung eigener Posten, wenn sie dies im Interesse ihres Landes, vor allem aus finanziellen Erwägungen, für erforderlich hielten.

Anmerkungen:

1) Zeumer, I. Teil, S. 15
2) vgl. unten in diesem Kapitel S. 26
3) Altmannsperger, S. 24
4) Waitz, S. 22
5) Schwarz, S. 59 ff.; Matthias, Bd. 2, S. 250
6) vgl. hierzu die ausführliche Darstellung bei Altmannsperger, S. 24 ff.
7) vgl. hierzu die ausführliche Darstellung bei Altmannsperger, S. 46 ff.

8) So z.B. Knichen, Cap. I n. 132: „ut princeps in territorio idem potest quod imperator in imperio"

9) Hoernigk, concl. II

10) Sixtinus, Lib. I cap. XVIII, 54

11) Carpzov-Hirschbach P. I, cap. I, thesis IV

12) Matthias, Bd. 2, S. 254

13) Herrmann, S. 40

14) vgl. oben Kap. 5, S. 23

15) Waitz, S. 27 und 53

16) Matthias, Bd. 2, S. 262; Beust, 2. Teil, II. Abschn. § 10

17) so z.B. Carpzov-Hirschbach, P I, cap. I, th. LIII; Anisaeus, Lib.III, cap. V, 1 dd; Pütter, III. Abschn., I

18) so z.B. Sixtinus, Lib. II, cap. III, n. 42

19) so z.B. Besold, cap. VII, 10, vgl. Waitz, S. 53

20) Waitz, S. 53; Herrmann, S. 41

21) für viele Hoernigk, concl. II, a.M. Niggl, S. 53

22) Pütter, II. Abschn., III, VIII; Kießkalt, S. 204

23) Turrianus, cap. I § 4

24) Turrianus, cap. II § 13

25) Multz, P II cap. XI § 2

26) Cluten, cond. 22

27) Altmannsperger, S. 31 ff.

28) Ackold, lib. I cap. II; desgl. Pufendorf, cap. I § 14; Leibniz, cap. IX

29) Schröder v. Künßberg, 1. Teil, S. 639 ff.

30) v. Schwerin-Thieme, S. 191

31) Giese, S. 85

32) Schröder v. Künßberg, 2. Teil, S. 934

33) Ackold, Lib. I cap. II

34) Pütter, I. Abschn., I, VIII und II, V

35) Beust, 1. Bd., II. Abschn. § 1

36) Hellmut, S. 244

37) Moser, § 168; Herrmann, S. 63

38) Herrmann, S. 64; Pütter, II. Abschn., II, III

39) vgl. oben Kap. 5, S. 21

40) Herrmann, S. 65

41) Herrmann, S. 69

42) Staatsarchiv Darmstadt, Verzeichnis der beim Reichskammergericht anhängig gewesenen Hessen-Darmstadt betreffenden Prozesse. Die Prozeßakten selbst wurden vernichtet.

43) vgl. Herrmann, S. 69 mit Hinweisen

44) vgl. hierzu Pütter, III. Abschn., IV, IV und VI

45) Pütter, III. Abschn., IV, X

7. Kapitel

Hessen-Darmstadt und die Taxis zu Anfang des 17. Jahrhunderts

Als Kaiser Rudolf II. die „Postreformation" durchführte und die Post zu einem hochbefreiten kaiserlichen Regal erklärte, fand in Hessen-Darmstadt der erste Regierungswechsel statt. Ludwig V. hatte die Nachfolge seines 1596 verstorbenen Vaters Georg I. angetreten. Das Hauptziel Ludwigs war es, Hessen-Darmstadt durch möglichst großen Ländererwerb aus der politischen Bedeutungslosigkeit herauszuführen.[1])

Eine Stellungnahme Ludwigs V. zu den kaiserlichen Postpatenten ist offensichtlich nicht erfolgt, obgleich er durch Brief des Pfalzgrafen bei Rhein Friedrich IV. dazu aufgefordert worden war. Kurfürst Friedrich engagierte sich sehr stark in dieser Sache und entwickelte Ende 1596 in Briefen an die Landgrafen von Hessen und den Herzog Friedrich von Württemberg seine Gedanken über die kaiserlichen Pläne.[2]) Er führt darin u.a. aus, man brauche nicht ängstlich zu sein, die Wünsche des Kaisers zu erfüllen, da nur wenige Orte in „unseren" Gebieten Posten hätten. Man müsse jedoch bedenken, daß der Kaiser durch das Patent eine spanische Bestallung auf das Reich und sogar auf „unsere" Lande ausdehnen und dem ernannten Postmeister sogar die Jurisdiktion über „unsere" Untertanen gebe, wenn sie sich im Postwesen vergehen sollten. Wörtlich heißt es weiter: „Wir sollen unsere bisherigen Posten abschaffen und werden jedenfalls gezwungen werden, zum Schaden unseres Landes die kaiserlichen Posten zu benutzen; auf der spanischen Post werden unsere geheimen Briefe vor dem Erbrochenwerden nicht sicher sein; viele andere Nachteile sind in dem Durchgang der spanischen Post, die wir schützen sollen, zu erwarten." Unter den an den Herzog von Württemberg gerichteten Brief fügte der Pfalzgraf eigenhändig hinzu: „Man ist Spanien keine Post schuldig, denn was aus gutem Willen beschehen."[3]) Erstaunlicherweise hat Friedrich IV. die möglichen Folgen des kaiserlichen Patentes ausnahmslos erkannt und alle Punkte aufgezeigt, die später heftig umstritten werden sollten.[4]) Trotzdem hatte der Pfalzgraf, wie sich aus dem zugehörigen Protokoll des geheimen Rates ergibt, nicht die Absicht, das kaiserliche taxissche Postwesen zu verhindern; er glaubte jedoch das Recht zu haben, nach seinem Belieben eigene Nebenposten einzurichten.[5])

Ob das Verhalten des Pfalzgrafen gegenüber den Taxis auch die Verhaltensweise Hessen-Darmstadts zur kaiserlichen Post beeinflußt hat oder ob insoweit sogar eine Absprache stattgefunden hat, läßt sich nicht ermitteln. Feststeht jedenfalls, daß die Taxis bereits mehr als ein Jahrzehnt vor der Durchführung der kaiserlichen Postreformation Posten im Gebiet der Kurpfalz und Hessen-Darmstadt angelegt hatten. Im Jahre 1580 begründete der taxissche Postmeister in Rheinhausen, Mathias Sulzer, eine Post von Rheinhausen über Heidelberg, Darmstadt nach Frankfurt/Main.[6] Diese Fußbotenpost ging zunächst sehr unregelmäßig, später dann zweimal in der Woche. Von 1603 an sind die Boten häufiger abgeschickt worden.[7] Es darf davon ausgegangen werden, daß bereits der für seine Sparsamkeit bekannte Landgraf Georg I.[8] diese Post mitbenutzt hat, und zwar auch für seine Korrespondenz nach Norden mit den anderen hessischen Landgrafen, um zumindest bis Frankfurt seine eigenen Boten einzusparen. Denn bereits damals waren alle Reichsstände, in deren Städten, Flecken oder Dörfern sich Poststellen befanden, von der Zahlung des Briefportos befreit.[9] Wie Georg I. so duldete auch Ludwig V. den Ausbau und die Intensivierung des Postkurses Rheinhausen-Frankfurt, soweit dadurch sein Territorium betroffen wurde.

Auf entsprechendes Gesuch erhielt der inzwischen zum Reichsfreiherrn ernannte Lamoral von Taxis am 27. Juli 1615 zur Vergeltung seiner und seiner Vorfahren Verdienste um Kaiser und Reich und „zur Befestigung des höchst wichtigen Postwesens" von Kaiser Matthias (1612 bis 1619) das Reichs-General-Postmeisteramt als ein „neuangesetztes Regal für sich und seine männlichen Erben zu Lehen". Kurfürsten, Fürsten und Ständen des Reichs wurde anbefohlen, den Lamoral und seine männlichen Leibeserben an ihrem Erb-General-Reichspostlehen bei Vermeidung kaiserlicher Ungnade und einer Strafe von 50 Mark „löthigen Goldes" nicht im mindesten zu stören.[10]

Lamoral von Taxis mußte sich dagegen durch Revers vom 20. Juli 1615[11] verpflichten:

1. den Reichserzkanzler Kurfürsten von Mainz als Protektor des Postwesens anzuerkennen;
2. nicht nur von Köln nach Frankfurt, von da über Offenbach, Seligenstadt, Würzburg nach Nürnberg bis an die nächste Post nach Böhmen eine neue ordinäre Post auf seine Kosten ins Werk zu setzen, sondern auch die von Alters gebräuchlichen ordinären Posten in ihrem hergebrachten esse zu erhalten;

3. sowohl kaiserliche Stafetten als auch andere Briefe des Kaisers, des Kurfürsten von Mainz, des Reichsvizekanzlers, der kaiserlichen geheimen Räte und Reichshofräte, auch anderer hohen Offiziere unentgeltlich zu besorgen.

Die Belehnung des Grafen Lamoral von Taxis mit dem Reichs-General-Postmeisteramt teilte Kaiser Matthias den einzelnen Reichsständen durch besondere Schreiben mit. Landgraf Ludwig V. erhielt dieses kaiserliche Schreiben unter dem Datum des 22. Januar 1616. Der Brief selbst ist offensichtlich nicht mehr erhalten geblieben; sein wesentlicher Inhalt ergibt sich jedoch aus dem Antwortschreiben Ludwigs vom 20. April 1616:[12])

„Euer Kayserl. Mayest. allergnädigstes Schreiben dem Dato Prag den 22ten nechst abgelauffenen Monats January habe ich erst anheut mit gehorsamster reverenz empfangen und daraus vernommen, welchergestalt dieselbe deroselben General Postmeistern den Edlen Lamoralen Freyherrn von Taxis anbefohlen, daß er etliche neue extraordinari Postwerck von den Niederlanden durch unterschiedliche weege in das Reich nacher Ew. Kayserl. Mayest. und des Heyl. Reichs Stadt Nürnberg und folgend die nächste Post nach deroselben Kayserl. Hoflaager zu desto beßerer und schleuniger Fortbring- und Beförderung der Brieffe anrichten solle; derowegen Euer Kayserl. Mayest. an mich allergnädigst begehren, die Verfügung zu thun, damit gedachten von Taxis Obersten Postmeister an meinen untergebenen Orten, Städten, Märckten undt Flecken, welche mir von ihme oder seinem Nachgesetzten, zu Einlegung mehr berührter Posten benennet werden, alle gute Hülff und Vorschub erwiesen werden möge. – Wie nun diese Euer Kayserl. Mayest. Allergnädigste Anstellung hochnützlich und wohl angesehen ist, also bin ich bereit willigst nicht allein Euer Kayserl. Mayest. allergnädigstes Begehren allerunterthänigst statt zu thun; sonderen auch gleich anderen Meinen Mittgliedern, wo, undt welcher Enden in meinem Fürstenthumb, und deßen zugehörigen Graff- und Herrschafften wo es vonnöthen seyn wird, an meinem möglichsten Fleiß und Vorschub nichts erwinden zu laßen. etc."

Die vorbehaltlose Erfüllung des kaiserlichen Begehrens durch Landgraf Ludwig läßt sich zunächst einmal damit erklären, daß es für Hessen-Darmstadt als kleines finanzschwaches Land, das zudem keine territoriale Einheit besaß, mit erheblichen Kosten verbunden gewesen wäre, damals eigene Postenläufe einzurichten. Das kaiserliche Anliegen kam somit denWünschen des Landgrafen entgegen, zumal die Portofreiheit für Dienst- und Privatbriefe der Landesherren, in deren Gebieten Posten errichtet waren, auch nach der Belehnung des Lamoral von Taxis erhalten blieb.

Das umfassende Zugeständnis des Landgrafen Ludwig dürfte auch einer der Hauptgründe gewesen sein, weshalb – noch bevor der Ausbau des Postenlaufs Köln-Frankfurt-Nürnberg in Angriff genommen wurde – der taxissche Postmeister in Frankfurt van den Birghden die Post von Rheinhausen über Heidelberg, Darmstadt nach Frankfurt in eine ordinari-Post umwandelte. Dazu war die Anlegung einiger neuer Stationen und die Verbesserung der bereits bestehenden Posten erforderlich. Anstelle einer bis dahin provisorischen Wechselstation wurde jetzt in Eberstadt eine feste Wechselstelle eingerichtet; es handelte sich dabei um die erste Wechselstation dieses Kurses in südlicher Richtung, die nächste war Heppenheim.[13] Das Entgegenkommen Hessen-Darmstadts hatte andererseits weitere Konzessionen der Taxis hinsichtlich des „Portofreitums" zur Folge. Von nun an wurde nämlich die gesamte Dienstpost, insbesondere auch die Akten- und Kanzleipakete, unentgeltlich durch die taxissche Reichspost befördert. Dafür mußte allerdings der Landgraf die ständige Befreiung der Posthalter und Poststellen von Staatslasten garantieren.[14]

Daneben hat das Verhalten Ludwigs V. in der Postregalfrage aber auch einen territorialpolitischen Hintergrund. Nachdem mit dem Tode Ludwigs IV. 1604 die Marburger Linie der hessischen Landgrafen ausgestorben war, entstand zwischen Landgraf Moritz von Hessen-Kassel und Ludwig von Hessen-Darmstadt ein jahrzehntelanger Streit um die verwaisten Gebiete.[15] Zunächst hatte Hessen-Darmstadt den südlichen Teil des hinterlassenen Fürstentums mit Gießen und Hessen-Kassel den nördlichen mit Marburg erhalten. Da aber Moritz das reformierte Bekenntnis einführte und nach dem Testamente Ludwigs IV. derjenige seines Erbteils verlustig gehen sollte, der der lutherischen Lehre untreu werde, begehrte Ludwig V. das ganze Erbe. Ludwig erkannte sofort, daß er diese Ansprüche nicht allein durchsetzen konnte. Er schloß sich demzufolge eng an das kaiserliche Haus Habsburg an; er erhielt später für sein unerschütterliches Festhalten am österreichischen Kaiserhause den Beinamen „der Getreue". Er sah ein, daß zur Ausräumung jeglicher Zweifel von seiten Habsburgs er als protestantischer Landesfürst gezwungen war, seine Kaisertreue besonders deutlich darzutun, wofür das Antwortschreiben vom 20. April 1616, das Postregal betreffend, ein Beispiel sein dürfte.

Mit kaiserlicher Hilfe gelang es Ludwig dann auch, den Erbschaftsstreit für sich zu entscheiden. Der Reichshofrat erklärte am 1. April 1623 Landgraf Moritz seines Erbes für verlustig, und mit Hilfe Tillyscher Truppen ergriff

Ludwig von Marburg Besitz. Nachdem sein Sohn und Nachfolger Georg I. mit spanischer Unterstützung auch noch Rheinfels an sich gebracht hatte, wurde dieser Besitzstand durch Vergleich vom 24. September 1627 zwischen Georg II. und Wilhelm V. von Hessen-Kassel bestätigt. Mit Unterstützung schwedischer und französischer Truppen konnte Hessen-Kassel kurz vor Beendigung des dreißigjährigen Krieges große Teile des eingebüßten Gebietes wieder zurückerobern. Aufgrund des Einigkeitsvertrages zwischen den beiden hessischen Linien vom 16. April 1648, der durch den westfälischen Frieden sanktioniert wurde, erhielt dann Hessen-Kassel ein Viertel von Oberhessen mit Marburg und die niedere Grafschaft Katzenelnbogen mit Rheinfels.[16])

Anmerkungen:

1) Soldan, S. 135
2) Greiner, S. 44; Haas, S. 14/15
3) Moser § 30 (S. 28); Greiner, S. 44
4) Haas, S. 14
5) Moser, aaO; Greiner, aaO
6) Faulhaber, S. 14/15; Köhler-Goldmann, S. 3/4
7) Moser, § 35 (S. 37)
8) Soldan, S. 133
9) Quetsch, S. 130; Moser, § 34 (S. 36/37)
10) Lünig, pars generalis p. 446 - 448; Durch kaiserlichen Brief v. 27.10.1621 wurde die Belehnung auf die weibliche Nachkommenschaft ausgedehnt. (Lünig, p. 449)
11) Moser, § 42 (S. 39); Stängel, S. 19; Köhler-Goldmann, S. 4
12) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 1 ff.
13) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 67 ff.: Pro Memoria Lilien, Wien, 5. Nov. 1748
14) Moser, § 43 (S. 40); Faulhaber, S. 32; Köhler-Goldmann, S. 11; Hartmann, S. 291
15) Soldan, S. 136 ff.
16) Die Gebietsveränderungen zugunsten Hessen-Darmstadts im dreißigjährigen Krieg spielen für die Einrichtung der im nächsten Kapitel zu erörternden hessen-darmstädtischen Posten eine Rolle und sind deshalb hier im Zusammenhang mit den übrigen historischen Ereignissen dargestellt worden.

Die ersten regelmäßigen hessen-darmstädtischen Botenposten

Wie oben dargestellt[1]), waren die hessischen Landgrafen trotz der Erbstreitigkeiten darauf bedacht, die regelmäßigen Nachrichtenverbindungen zwischen den fürstlichen Kanzleien aufrecht zu erhalten. Die Kassel-Darmstädtische Verbindung riß jedoch spätestens zu der Zeit ab, als es in den zwanziger Jahren des 17. Jahrhunderts zur offenen kriegerischen Auseinandersetzung zwischen den beiden hessischen Fürstenhäusern kam.

Neben der hessischen Kanzleipost gab es um 1620 auch eine von van den Birghden angelegte taxissche ordinari-Post, die ihren Weg über Friedberg, Butzbach, Gießen nach Kassel nahm und jeweils Donnerstag um die Mittagszeit in Frankfurt abging. Diese Post hatte Anschluß an die Mittwoch abend ankommende taxissche Post von Straßburg, Speyer, Rheinhausen über Darmstadt. Der Frankfurter Fahrplan aus dem Jahre 1623 über die abgehenden und ankommenden ordinari-Posten erwähnt diese Nachrichtenverbindung nach Kassel noch.[2]) Sie wurde jedoch von demselben Schicksal betroffen wie die hessische Kanzleipost. Sie mußte infolge der Ereignisse des dreißigjährigen Krieges eingestellt werden und hat spätestens 1626 nicht mehr bestanden.

In diesem Jahre stellte nämlich Hessen-Darmstadt bei der Reichspost den Antrag auf Einrichtung eines Postenlaufs von Frankfurt nach Marburg.[3]) Für Hessen-Darmstadt bestand ein gesteigertes Interesse an dieser Verbindung, weil es ständigen Kontakt zu den eroberten Gebieten halten wollte. Landgraf Georg II. wollte andererseits die Kosten für eigene Boten einsparen und versuchte deshalb die Taxis zu veranlassen, die Post nach Marburg anzulegen. Dies geht aus einem Schreiben Georgs II. an den Rat Lüdenthal am kaiserlichen Hof in Wien vom 20. November 1626[4]) hervor, wo Georg diesen Gedanken offen ausspricht. Zugleich zeigt der Briefwechsel des Landgrafen mit Lüdenthal, daß Georg zur Verwirklichung seines Plans auch den kaiserlichen Hof einschaltete. Mit Schreiben vom 18. November 1626[5]) teilte Lüdenthal dem Landgrafen mit, daß gemäß Absprache zwischen den Taxis und dem kaiserlichen Commisarius des westfälischen Kreises Minden beabsichtigt sei, die Post von Bremen nach Frankfurt/Main[6]), die bisher über Naumburg, Lipperoda, Esselslingen, Cüls gelaufen sei, nunmehr über Buxtehude, Münden, Lipp, Paderborn, Dortmund, Marburg, Butzbach zu

führen, wenn diese Verlegung dem Landgrafen „angenehm sei". Georg II. erklärte sich in dem bereits oben erwähnten Schreiben vom 20. November 1626 mit dieser Kursänderung einverstanden und unterrichtete mit Brief gleichen Datums[7]) auch den taxisschen Postmeister van den Birghden von seinem Einverständnis. Die Änderung lag auch ganz im Sinne des Kaisers und der taxisschen Reichspost. Bei dem wechselnden Kriegsglück suchte nämlich jede Partei ihre Siege auszunutzen und auch ihr Postennetz zu vergrößern. Beide Seiten hatten die Wichtigkeit geregelter Postverbindungen erkannt und besaßen gesonderte postalische Einrichtungen. So wollte man damals die taxisschen Posten im westfälischen Kreis einführen.[8]) Diese Absicht teilte Kaiser Ferdinand II. durch ein Rundschreiben vom 23. November 1627 allen Reichsständen mit: „Als haben wir dem Edlen Leonharden Grafen von Taxis gemessenen Befehl gegeben, sich der Bequem und Gelegenheit der Örter, wo und wie solch Unsere gnädigste Werk zu richten und zu effectuiren sein möge, bestens Fleisses von tragenden Amts wegen zu erkundigen und die Posten an gewisse Stellen zu legen und wie sich's gebühret, mit Posthaltern seinem Gutbedünken und der Notdurft nach zu ersetzen und zu versehen."[9]) Van den Birghden entwickelte demzufolge in einem Schreiben an den General-Reichs-Postmeister Leonhardo von Taxis vom 6. Dezember 1626[10]) seinen Plan über die Umlegung des Bremen-Frankfurter Kurses. Danach sollte der Postenlauf Roßbach, Gießen und Marburg berühren. Im übrigen sollte der Anschluß an die Posten von und nach Wien, Prag, Nürnberg, Antorf[11]), Brüssel, Italia, Augsburg, Speyer, Straßburg, Leipzig garantiert sein. Zur Umlegung des Bremer Kurses ist es jedoch – offensichtlich infolge der Kriegsereignisse – nicht gekommen.

Deshalb sah sich Landgraf Georg II. veranlaßt, durch Verordnung vom 15. Oktober 1627[12]) eine Botenpost von Darmstadt nach Marburg anzulegen, durch welche von nun an die landesfürstlichen und amtlichen Briefe befördert werden sollten. Danach war in Darmstadt, Oberroßbach und Groß-Linden je ein Bote stationiert. Jeden Montag um zwölf Uhr nachts wurde der Darmstädter Bote losgeschickt; er kam Montag früh acht Uhr im hessen-darmstädtischen „Fürstlichen Hof"[13]) in Frankfurt an und erreichte gegen zwei Uhr desselben Tages Oberroßbach. Während der Darmstädter Bote sich bis Donnerstag dort ausruhte, lief der Oberroßbacher Bote nach Groß-Linden, wo er Dienstag abend acht Uhr ankam und sich dort bis Mittwoch abend erholte und ausruhte. Währenddessen ging der Lindener Bote nach Marburg, kam dort Mittwoch früh zwischen neun und zehn Uhr an und lief sogleich wieder zurück, um Mittwoch abend gegen zehn Uhr wieder in Groß-

Linden zu sein. Der Oberroßbacher Bote machte sich sofort auf den Weg und gelangte Donnerstag vormittag neun Uhr nach Oberroßbach, wo der Darmstädter Bote die Briefe in Empfang nahm und nach Frankfurt eilte, sich dort im „Fürstlichen Hof" einige Stunden aufhielt, um Donnerstag abend zwischen acht und neun Uhr wieder in Darmstadt zu sein.

Auf dieses „Bottenwerk" hatten nach dem Inhalt der Verordnung „achtung zu geben": in Darmstadt und Marburg der „Bottenmeister", in Frankfurt der Kammerrat Porhs, in Oberroßbach der Kellner und in Groß-Linden der 2. Gerichtsschreiber. Abgesehen von der angeordneten Regelmäßigkeit war jedoch der entscheidende Punkt dieser Verordnung die Bestimmung, daß die fürstlichen Kanzleien und Beamten die festgesetzten Posttage einhalten und die „expeditiones" darauf einrichten sollten. Die abzusendenden Briefe sollten zeitig in die genannten Postorte besorgt werden, besondere Boten durfte man nur noch in ganz dringenden Fällen abschicken. Auch hier ist wieder deutlich erkennbar, daß die hessischen Landgrafen peinlichst auf die Wirtschaftlichkeit der postalischen Einrichtungen achteten und unnötige Ausgaben vermeiden wollten.

Sogleich nach Einführung der Kanzleipost Darmstadt-Marburg bat Landgraf Georg II. durch Brief vom 29. Oktober 1627[14]) den Kasseler Landgrafen Wilhelm um Einrichtung eines Botenganges zwischen Kassel und Marburg, damit eine schnelle und unmittelbare Verbindung zwischen Darmstadt und Kassel hergestellt werde. Da der Darmstädter Bote Mittwoch früh in Marburg eintreffe und nachmittags wieder zurückgehe, stelle er Wilhelm anheim, den Boten von Kassel so abgehen zu lassen, daß er mit den Schreiben, die an ihn, Georg, gerichtet seien, Mittwoch früh in Marburg eintreffe. Unter Einschaltung des hessen-darmstädtischen Botenmeisters in Marburg, Nicolaus Weber, und des Kasseler Botenmeisters Johann Wilhelm Lotz kam die Verbindung Kassel-Marburg dann auch zustande. Lotz legte zwei Boten nach Felsberg und Ziegenhain; von dort wurden die Briefe nach Kirchhain gebracht, von wo aus sie der dortige Schultheiß oder eine andere von Hessen-Darmstadt für den Einzelfall bestimmte Person nach Marburg weiterbesorgte. Lotz war auch bereit, notfalls besondere Boten nach Gießen und Frankfurt abzuschikken. Er lehnte jedoch die von Weber erbetene Beteiligung Hessen-Kassels an den Unkosten für die Posten ab. Da Darmstadt den Hauptvorteil von seiner neuen Post habe, müsse es auch sämtliche Kosten tragen.[15])

Die hessen-darmstädtische Botenpost von Darmstadt nach Marburg mit Verbindung nach Kassel begann 1627 ihren Lauf, ohne daß von irgendeiner Sei-

te Hindernisse bereitet wurden. Auch die Taxis unternahmen nichts dagegen. Dies erscheint umso erstaunlicher, als gerade in den zwanziger Jahren des 17. Jahrhunderts die Reichspost besonders scharf gegen das Nebenpostenwesen vorging. So erließ auf Beschwerde des Leonhard von Taxis Kaiser Ferdinand II. am 5. Juli 1624 an die Städte Frankfurt, Köln und Nürnberg ein Mandat und ermahnte sie, die Verordnungen des Kaisers Matthias von 1615 genau zu befolgen und sich des Botenwesens zu enthalten, insbesondere müßten neuerdings eingeführte Botenposten abgeschafft werden. Zugleich schrieb er an die Kurfürsten von Mainz, Köln und Trier, bei der Unterdrückung des Botenwesens mitzuwirken, damit dem kaiserlichen Postregal kein Eintrag geschehe; er wies dabei besonders auf die zwischen Frankfurt und Köln gehenden Boten hin, denen notfalls Pferde und Briefe abgenommen werden sollten.[16] Schließlich war 1627 ein weiteres kaiserliches Mandat zur Abschaffung aller Nebenposten ins Reich gegangen.[17]

Die Umstände, daß Hessen-Darmstadt vorbehaltslos kaisertreu war und daß die geplante Umlegung des taxisschen Kurses Frankfurt-Bremen nicht zustande kam, dürften für die Duldung der Botenpost Darmstadt-Marburg durch die Taxis nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Entscheidend war, daß diese Post nicht der Allgemeinheit zugänglich war, sondern nur eine Kanzleipost darstellte, also eine Nachrichtenverbindung zwischen den Fürstenhöfen sowie zwischen diesen und den Verwaltungsstellen. Die Einrichtung brachte dem Landgrafen keine Einnahmen, sondern war Zuschußunternehmen. Die Taxis richteten ihre Angriffe nur gegen solche landesherrliche Posten, die der Allgemeinheit zugänglich waren und somit ihre eigenen Einnahmen schmälern konnten. Nur in der Betreibung solcher landesherrlicher Posten sahen die Taxis einen Eingriff in das kaiserliche Postregal. Die Einrichtung der hessischen Kanzleiposten dürfte sogar ihrem wirtschaftlichen Interesse entgegengekommen sein, weil die fürstlichen Briefe und Kanzleipakete nach den Abmachungen durch die taxissche Post unentgeltlich befördert werden mußten.

Entgegen der Anordnung des Landgrafen Georg wurden jedoch die Posttage nicht eingehalten und noch immer zu viele extraordinari Boten abgeschickt. In einer Verordnung vom 27. Mai 1629[18] gab Georg dieser „sonderbaren Unlust" Ausdruck und stellte fest, „daß Seiner Fen. Gn. von dero beeden Bottenmeistern, auch Beampten in Stätten und auffm Land, jedes Jahrs, eine summe von etlich tausend gülden, außer des Wochentags Postverlags,

um zu dem bloßen extraordinari Bottenwerk verrechnet werde". Er ermahnte erneut zur Einhaltung der ordentlichen Posttage und legte mit der soeben erwähnten Verordnung zugleich eine zweite Botenpost an, die in Darmstadt Freitag nachts abging, in Marburg Sonntag vormittag eintraf und Montag abend wieder nach Darmstadt zurückkam. Um Sonderboten einzusparen, sollten alle Räte, Beamten und Untertanen ihre Briefe an den nächstgelegenen landgräflichen Landpostort durch Diener oder Fronboten schicken lassen, damit sie in „das Postpaquet geschlossen werden". Zugleich sollten aber bei Ankunft der Boten aus Darmstadt in Oberroßbach Fronboten der Ämter Nidda und Grünberg sowie in Marburg Fronboten der Ämter Wetter, Rauschenberg, Homberg a.d. Ohm, Bidenkapp, Burggemünden und Ulrichstein beim Botenmeister zugegen sein, um die vom Hof in Darmstadt kommenden Briefe „anzunehmen und fortzutragen". Die Ämter, die keine eigenen Fronboten abstellten, erhielten ihre Post durch Vermittlung der Ämter, die einen Boten nach Marburg oder Oberroßbach abschicken mußten. Um Unregelmäßigkeiten vorzubeugen, insbesondere Veruntreuungen zu verhüten, mußten die „zum Postwesen bestellten Fürstlichen Diener mit jeder wieder zurückgehenden Post avisieren, was sie empfangen und wie sie die brif bestellet". Wer ohne hinreichenden Grund einen Sonderboten abschicke, so heißt es in der Verordnung weiter, habe keinen Anspruch auf Erstattung des Botenlohnes. Schließlich wurde in der Verordnung noch ausdrücklich auf die kaiserliche ordinari Post hingewiesen, die jede Woche Dienstag und Samstag mittag von Frankfurt nach Darmstadt gehe. Die Räte, Beamten und sonstigen Bediensteten waren angewiesen, auch die taxissche Reichspost mitzubenutzen.[19] Andererseits wurde die hessische Kanzleipost auch zur Beförderung von Briefpaketen der kaiserlichen Posten verwendet, wie ein dem Marburger Kanzlei-Boten am 23. Dezember 1634 vom Frankfurter taxisschen Oberpostmeister Johannes von der Kirchden ausgefertigter Geleitpass[20] deutlich beweist.

Nicht weniger groß war das Interesse des Landgrafen an ständigem Kontakt zu der gleichfalls durch Eroberung neu hinzugekommenen Niedergrafschaft Katzenelnbogen mit Rheinfels. Bis zum Jahre 1629 sandten die Amtleute, Keller, Vögte und Schultheiße dieses Gebiets ihre Briefe durch besondere Boten nach Darmstadt. Durch Verordnung vom 17. Juli 1629[21] schuf Landgraf Georg II. eine ständige Postverbindung zwischen Darmstadt und der Niedergrafschaft. Darin wies er die Beamten in Rheinfels an, einen „angemessenen, treuen, unverdrossenen und verrichtsamen Mann" zum ständigen Boten zu bestellen. Nach dem Inhalt der Verordnung wurde ein wöchent-

licher „ordinari-Posttag" eingeführt, damit sollte die bisherige Unordnung und jegliches Nebenbotenwerk aufhören. Die Kosten für diese neue Einrichtung mußten von den Ämtern der Niedergrafschaft gemeinschaftlich aufgebracht werden. Der Bote sollte jeden Montag früh um sieben Uhr von Rheinfels bzw. St. Goar aus seinen Gang über Reichenberg, Grunau, Langenschwalbach, Nordenstedt, Rüsselsheim und Flörsheim nach Darmstadt antreten. Er war angewiesen, an den genannten Orten durch die Verordnung vorgesehenen Beamten vorzusprechen und die vorliegenden Briefe in Empfang zu nehmen. Die Ankunft des Boten in Darmstadt war auf Dienstag nachmittag zwischen ein und zwei Uhr festgesetzt. Am Donnerstag früh sollte er in Darmstadt mit der Post für die Niedergrafschaft abgefertigt werden und auf demselben Wege wieder zurückgehen. „Damit auch die Bewohner der ganzen Grafschaft von dieser Verordnung und Einrichtung Kenntnis und Vorteil erlangen konnten", ließ der Landgraf das Mandat in allen Kirchspielen der Grafschaft öffentlich bekanntmachen. – Die Briefe durften dem Boten nicht einzeln oder lose mitgegeben werden, sondern sie waren dem Postboten in einem verschlossenen Paket auszuhändigen. Die Beamten mußten die vom Boten empfangenen in ihre Ämter bestimmten Briefe „treulich und fleißig, ohn allen specialentgelt durch Frohnbotten" an die Empfänger bestellen lassen. Der Postbote mußte geloben, alle ihm überlieferten Briefe treu zu befördern, sich bei den Beamten unterwegs nie länger als eine halbe Stunde aufzuhalten und seinen Botengang dem Zeitplan entsprechend einzuhalten.

Die Ämter Braubach und St. Goar setzten dieser neuen Posteinrichtung anfangs Schwierigkeiten entgegen; sie weigerten sich, die Bezahlung der Postboten zu übernehmen. Sie benutzten demzufolge auch die neue Einrichtung nicht, sondern schickten nach wie vor besondere Boten ab. Nach scharfem Dekret des Landgrafen vom 28. August 1629 fügten sich die beiden Ämter schließlich der getroffenen Anordnung, benutzten die neue Nachrichtenverbindung und trugen auch zu ihrer Unterhaltung bei.

Die Botenpost Darmstadt-Rheinfels war im Gegensatz zur Kanzleipost Darmstadt-Marburg nicht nur für die staatliche Korrespondenz zwischen den Fürstenhöfen sowie zwischen diesen und ihren Verwaltungsstellen geschaffen, sondern auch Privatpersonen zugänglich. In der Verordnung vom 17. Juli 1629 heißt es ausdrücklich, die Einrichtung solle den Bewohnern der ganzen Grafschaft zugute kommen, die Leute sollen ihre Briefe den benannten Personen als den bestellten Beamten zur Weiterbeförderung überbringen. Die Beamten ihrerseits waren angewiesen, die Briefe zur Beförderung anzu-

nehmen und ankommende Briefe an die Empfänger bestellen zu lassen. Die Beförderung und Bestellung geschah in allen Fällen unentgeltlich; Post- und Fronboten wurden, wie bereits dargestellt, durch die Ämter besoldet.

Auch gegen die Einrichtung dieser Post ergriffen die Taxis keinerlei Maßnahmen, obgleich die Verbindung für jedermann benutzbar war und den Taxis dadurch zumindest theoretisch Einnahmen verlustig gingen. Daß die Beförderung der Briefe für alle Benutzer unentgeltlich war, der hessische Landgraf demnach keinerlei Gewinn aus der Einrichtung zog, dürfte dabei für das Verhalten der Taxis kaum eine Rolle gespielt haben, da es ihnen allein auf die Einschränkung ihrer eigenen Möglichkeiten ankam. Eine solche Einschränkung lag sogar dann vor, wenn das Gebiet, in welchem eine landesherrliche Nebenpost errichtet wurde, von den Taxis noch nicht erschlossen war, also dort noch keine Reichsposten angelegt waren. Auch der Nachrichtenverbindung Darmstadt-Rheinfels stand keine direkte taxissche Konkurrenz gegenüber. Die Taxis erhoben jedoch erfahrungsgemäß keine Einwände gegen die Einrichtung von Landesposten, wenn die entsprechenden Territorien für sie ohne Interesse waren. Versprach die Anlegung der Posten in Gebieten keinen finanziellen Gewinn, dann überließen sie den Landesherren ungehindert die postalische Erschließung, vielfach sogar in der Hoffnung, damit Zubringer für ihre eigenen Kurse zu erhalten. Der Postenlauf nach Rheinfels berührte ausschließlich Orte, die damals politisch und wirtschaftlich fast bedeutungslos und somit für die Taxis uninteressant waren.

Mit gutem Grund ist den Taxis immer wieder vorgeworfen worden, ihre Posten genügten den Anforderungen des Verkehrs nicht, weil ihr Netz zu weitmaschig sei und sie nur die rentabelen Linien verfolgen würden. Die Folge davon sei, daß – abgesehen von der rechtlichen Befugnis zur Postenlegung – ein praktisches Bedürfnis für die Einrichtung landesherrlicher Postkurse spreche, da eine Postbeförderung in kleine und unbedeutende Orte andernfalls so gut wie ausgeschlossen sei. Eine zutreffende Erklärung für die mangelnde Gemeinwirtschaftlichkeit der taxisschen Reichspost hat Görs[22)] gefunden: „Wenn auch nicht zu bestreiten ist, daß das taxissche Postwesen ein mächtiger Kulturfaktor gewesen ist, so darf bei der kritischen Beurteilung seines ideellen Wertes doch nie außer Acht gelassen werden, daß es eine Lehenspost war, ein Unternehmen, das den Taxis übertragen war und aus dem möglichst viel Nutzen zu ziehen allzeit ihre vornehmste Aufgabe gewesen ist. Es war stets eine Domäne, die Überschüsse liefern mußte, mit anderen Worten: Eine Erwerbsgesellschaft im Großen."

Anmerkungen:

1) vgl. oben Kap. 4, S. 16

2) Faulhaber, S. 40/41

3) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 3 ff.

4) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 6

5) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 8

6) Es handelte sich dabei um die ursprünglich vom Rat der Stadt Frankfurt 1588 angelegte Botenpost, die 1610 in die Hände des taxisschen Postmeisters Sulzer überging. (Faulhaber, S. 10-12)

7) FZA Postakten, Nr. 2691, Bl. 7

8) Haas, S. 21

9) Moser, S. 54

10) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 3 ff.

11) = Antwerpen

12) Wortlaut abgedruckt bei Ruhl, Archiv f. Post u. Telegraph. 1888, S. 396/397 sowie bei Köhler-Goldmann, S. 67/68

13) Gemeint ist der „Darmstädter Hof", auch „Hessisches Palais" genannt, der 1627 durch Tausch gegen ein am Klapperfeld gelegenen Grundstücks in hessen-darmstädtische Hände gekommen war.

14) Staatsarchiv Marburg, Bestand 4 c Nr. 2

15) Ruhl, aaO, S. 398

16) Faulhaber, S. 45

17) Hartmann, S. 303; Altmannsperger, S. 10

18) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage II (S. 68)

19) Köhler-Goldmann, S. 7

20) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anl. III (S. 71)

21) inhaltlich wiedergegeben bei Ruhl, aaO, S. 399 ff.

22) S. 8

Das hessen-darmstädtische Postwesen bis zum Tode Georgs II.

Hatte die taxissche Reichspost noch Ende der zwanziger Jahre des 17. Jahrhunderts eine starke, fast souveräne, Stellung inne, so änderte sich dies erheblich mit dem Siegeszug der Schweden. Konnte Landgraf Georg II. durch ein Neutralitätsabkommen mit Gustav Adolf zunächst noch das Schlimmste für Hessen-Darmstadt verhüten[1]), so wurde es im weiteren Verlauf des Krieges, insbesondere nach der für den Kaiser siegreichen Schlacht bei Nördlingen 1634, von den verschiedensten Heerscharen heimgesucht.[2])

In dieser Zeit gab es ein dem evangelischen Bunde und ein der katholischen Partei dienendes Postwesen, die beide nicht nur von den Truppen, sondern auch von Privatpersonen, vor allem Kaufleuten, benutzt wurden. Von seiten der Protestanten war man besonders darauf bedacht, Übergriffe der der katholischen Partei dienenden Taxis zu bekämpfen, da diese im Verdacht standen, Spione des Kaisers zu sein.[3]) Demzufolge errichteten die Schweden in jeder besetzten Stadt entweder ein eigenes Postamt oder entließen sofort die bisherigen Postbeamten und ersetzten sie durch andere, die ihr Vertrauen genossen.[4]) Die Posteinrichtungen waren somit dem Kriegsglück folgend ständig Wandlungen unterworfen, deren genaue Folge sich nicht mehr rekonstruieren läßt.

Inwieweit die hessen-darmstädtischen Botenposten nach Marburg und Rheinfels in dieser Zeit fortbestanden haben, kann gleichfalls nicht mehr ermittelt werden. Feststeht, daß die taxisschen Posten zum großen Teil zerrüttet waren, insbesondere auch die von Frankfurt nach Rheinhausen über Darmstadt sowie die durch den Odenwald, Württemberg nach Italien gehenden Posten. Der zuvor von den Taxis entlassene, von den Schweden als Obrist Postmeister in Frankfurt 1631 wieder eingesetzte van den Birghden stellte nämlich die Post von Frankfurt nach Speyer mit elf Poststellen und die von Frankfurt über den Odenwald nach Venedig mit 29 Stationen wieder her.[5])

Durch den Sieg bei Nördlingen war die Machtstellung des Kaisers im Reich wieder gewachsen. Um der infolge der unübersichtlichen politischen Situation zunehmenden Ausbreitung des landesherrlichen und städtischen Botenwesens Einhalt zu gebieten, erließ Kaiser Ferdinand II. 1635 erneut ein scharfes Mandat gegen das Nebenbotenwerk, in welchem er insbesondere das

Aufstellen von Postreitern und Briefsammlern untersagte und zur Erhaltung des kaiserlichen Postregals den Grafen von Taxis ermächtigte, mit Gewalt gegen diese Ausschreitungen vorzugehen.[6]) Die Befürchtungen Georgs II., wie sie aus einem Schreiben vom November 1635[7]) an den taxisschen Postmeister in Frankfurt Philipp Windecker hervorgehen, man werde nun taxisscherseits auch die hessischen Botenposten bekämpfen, erwiesen sich als unbegründet. Ferdinand und die Taxis hatten sich mit der Niederwerfung des ständischen Botenwesens selbst überfordert, so daß der Kaiser 1636 das Kurfürstliche Kollegium um ein Gutachten über die Frage ersuchte, ob das Nebenbotenwesen, „welches zur merklichen Unterdrückung des Postwesens gereiche", ganz oder nur teilweise abgestellt werden sollte. Das Gutachten entschied, „daß an allen denjenigen Orten, wo keine Ordinari-Posten durchgehen, oder angestellet seyn, die Anordnung der reitenden oder fußgehenden Botten billig zuzulassen und den Städten selbst, durch deren Territoria solche Anordnung zu machen, Krafft ihrer Regalien, damit sie vom Reich belehnet, heimzustellen sey".[8]) Entsprechend diesem Gutachten erneuerte Ferdinand III. 1637 das Verbot des Nebenbotenwerks mit der Einschränkung, daß es sich nur gegen das mit der kaiserlichen Post konkurrierende Botenwesen mit abgewechselten Pferden über größere Entfernungen richte.[9]) Damit waren die hessen-darmstädtischen Botenposten nach Marburg und Rheinfels rechtlich sanktioniert und konnten ihren Lauf ungehindert fortsetzen.

Wie bereits dargestellt, brachte der Westfälische Friede keine Klärung der Postregalfrage.[10]) Trotzdem setzte er durch die Anerkennung der Landeshoheit der Ausdehnung der taxisschen Posten eine Grenze, welche von nun an trotz aller Bemühungen des Hauses Taxis und trotz aller Patente des Kaisers nicht mehr beseitigt werden konnte.[11]) Dabei darf nicht verkannt werden, daß die Macht der Taxis zu keiner Zeit größer gewesen sein dürfte als am Ende des dreißigjährigen Krieges. Während die Landesposten zum großen Teil in arge Zerrüttung geraten waren, hatten die taxisschen Posten immer unter dem Schutz des Kaisers und seiner Waffen gestanden.

So wurden auch die hessischen Botenposten durch die Kriegsereignisse stark in Mitleidenschaft gezogen; der Verlust von Marburg und Rheinfels durch den hessischen Einigkeitsvertrag des Jahres 1648 bedeutete das vorläufige Ende dieser Nachrichtenverbindungen. Demgegenüber blieb der Postkurs Frankfurt-Rheinhausen über Darmstadt, der nach dem Abzug der Schweden aus Frankfurt 1635 wieder von den Taxis übernommen worden war, unbe-

einträchtigt.[12]) Die Taxis hatten sogar 1642 eine Postverbindung von Frankfurt nach Kassel geschaffen, die fast denselben Weg beschritt wie die den Kriegswirren zum Opfer gefallene hessen-darmstädtische Botenpost nach Marburg, und darüberhinaus sogar die Einrichtung eines kaiserlichen Postamts in der Stadt Kassel erreicht.[13]) Dieser Postkurs blieb auch über das Ende des dreißigjährigen Krieges hinaus bestehen und erweiterte sich 1657 durch die Einrichtung einer „Fahrpost Kassel-Frankfurt zur Beförderung von Reisenden". Die Kutschen fuhren Donnerstag von Kassel nach Frankfurt und Dienstag von dort zurück. Zur Mitfahrt konnte man sich melden: in Kassel im kaiserlichen Posthaus, in Marburg in den „Drei Königen", in Gießen im „Wilden Mann" in Butzbach im „Hirsch", in Friedberg im „Weißen Schwan" und in Frankfurt im „Engel" in der Töngesgasse. In Kassel gab es Anschlußmöglichkeiten nach Braunschweig, Bremen, Hamburg, Hildesheim, Celle und Hannover.[14]) Diese Postverbindung dürfte seinerzeit auch die hessen-darmstädtische Kanzleipost auf dieser Strecke besorgt haben.

Trotz Anerkennung der Landeshoheit durch das Westfälische Friedensinstrument hoffte Taxis, seine Posten aufgrund der erlangten Machtstellung und mit kaiserlicher Hilfe weiter ausdehnen zu können. Ferdinand III. erließ am 2. Dezember 1649 ein Patent, in welchem er den Entschluß verkündete, „das Postwesen im Reich wiederum neu aufzurichten und weiter zu extendiren"; er habe insoweit dem Grafen von Taxis gemessenen Befehl gegeben, entsprechende Maßnahmen einzuleiten und „die Posten an gewisse Stellen zu legen".[15])

Hessen-Darmstadt erfüllte widerspruchslos die Forderungen dieses Reichspatents. Für den kaisertreuen Landgrafen Georg bestand auch nach Beendigung des dreißigjährigen Krieges kein politisches Interesse an der Errichtung eigener Landesposten. War die hessische Botenpost Darmstadt-Marburg nur deshalb entstanden, weil eine Briefbeförderung durch die Reichspost mangels entsprechender Route nicht möglich war, so war jetzt für eine hessen-darmstädtische Einrichtung auf dieser Strecke kein Bedürfnis mehr vorhanden, zumal in der damaligen Zeit die Posten für die Landesfürsten noch keinen finanziellen Gewinn abwarfen. So schreibt z.B. die Landgräfin Hedwig Sophie von Hessen-Kassel im Jahre 1670 an Landgraf Ludwig von Hessen-Darmstadt, sie müsse, da sie viele Postverbindungen zu unterhalten habe, viel zuschießen; von dieser Post sei nichts „zu genießen, außer daß wir vermeinen Unseres geliebten Sohnes Gerechtsamb dadurch zu wahren".[16])

Die Post in die bei Hessen-Darmstadt verbliebenen Reste der Niedergrafschaft Katzenelnbogen – es waren dies das Amt Braubach, das Kirchspiel Katzenelnbogen und die Herrschaft Eppstein – mußte dagegen von Hessen-Darmstadt ohne taxissche Hilfe betrieben werden, da es eine Linie der Reichspost, die diese Gebiete durchzog, damals noch nicht gab. Die Nachrichtenverbindung hatte zwar durch den Verlust des größten Teils der Niedergrafschaft von ihrer Bedeutung eingebüßt, andererseits war ständiger Kontakt zu den soeben genannten Gebieten erforderlich, da sie keine räumliche Verbindung zu den übrigen hessen-darmstädtischen Landen besaßen und demzufolge besonders gefährdet waren.[17] Diese Post hat dann auch recht bald nach Kriegsende – der genaue Zeitpunkt ist nicht feststellbar – ihren regelmäßigen Lauf wieder begonnen. Der Kurs wurde übrigens auch dann noch von Hessen-Darmstadt selbständig weiterbetrieben, als von den Taxis Postverbindungen durch die genannten Territorien nach und über Koblenz errichtet worden waren. Grund dafür dürfte gewesen sein, daß Hessen-Darmstadt in den Auseinandersetzungen zwischen Hessen-Kassel und der taxisschen Reichspost auf seiten Hessen-Kassels gestanden hatte. Erst 1695 wurde zwischen Hessen-Darmstadt und den Taxis eine Vereinbarung getroffen, nach welcher die hessen-darmstädtischen Briefe in die Niedergrafschaft von da an mit der taxisschen Postlinie nach Koblenz befördert wurden.[18]

Auch die Landgrafen von Hessen-Kassel gestatteten nach 1648 den Taxis den weiteren Durchgang durch ihr Land, so daß die Postverbindung Darmstadt-Kassel gesichert war. Zugleich waren sie jedoch darum bemüht, ihre eigenen Posten wieder in Gang zu bringen.[19] Als rechtliche Grundlage beriefen sie sich dabei auf das Westfälische Friedensinstrument sowie auf Artikel 35 der Wahlkapitulation Leopolds I. aus dem Jahre 1658. Das Haus Habsburg besaß in seinen österreichischen Erblanden von Anfang an eine eigene von der taxisschen Reichspost getrennte Landespost, die dem Grafen Paar als Lehen übertragen war. Diese Tatsache wurde oft als Argument gegen das kaiserliche Postregal im Reich und damit gegen den Alleinherrschaftsanspruch der Taxis verwendet.[20] Graf Lamoral von Taxis, der sich im Revers vom 27. Juli 1615 Kaiser Matthias gegenüber hatte verpflichten müssen, die österreichisch-erbländischen Posten des Kaisers unangetastet zu lassen, wollte nunmehr mit der Wahlkapitulation von 1658 erreichen, daß dem künftigen Kaiser das landesherrliche Postrecht in seinen Erbstaaten entzogen werde. Das Kurfürstenkollegium kam jedoch in Artikel 35 der Wahlkapitulation zu dem Entschluß, man könne dem Kaiser wie auch den anderen Reichsstän-

den nicht untersagen, in ihren Landen das Postregal auszuüben. Zugleich wurde festgelegt: der Umstand, daß sich der eine oder andere Reichsstand „aus gutem freien Willen" mit dem Grafen von Taxis über das Postregal verglichen habe, sei für die anderen Reichsstände, die das Postregal in ihren Landen selbst ausüben und gebrauchen wollen, kein Präjudiz.[21])

Noch im Jahre 1658 trafen sich Bevollmächtigte von Schweden, Brandenburg, Braunschweig und Hessen-Kassel in Hildesheim und beschlossen, das Postwesen in ihren Gebieten selbst zu betreiben und sich in dieser Angelegenheit gegenseitig zu unterstützen.[22]) Landgraf Georg II. sollte sich nach dem Wunsche Landgrafs Wilhelm von Hessen-Kassel gleichfalls an dieser Konvention beteiligen.[23]) Georg, der seit dem hessischen Einigkeitsvertrag ein gutes Verhältnis zu den Kasseler Landgrafen hatte, lehnte jedoch einen Beitritt ab. Dabei dürften einmal seine Kaisertreue zum anderen finanzielle Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Auch als sich die Spannungen zwischen Hessen-Kassel und den Taxis verschärften, verhielt sich Georg neutral und abwartend. Als Hessen-Kassel im Vollzuge der Hildesheimer Konvention seine Post bis Frankfurt ausdehnte,[24]) gestattete Hessen-Darmstadt zwar den Durchzug der Posten durch das Oberfürstentum, ließ aber offensichtlich die eigene Post weiter durch die Taxis befördern; zumindest ergibt sich aus den mir zugängig gewesenen Unterlagen nichts Gegenteiliges. Ein kaiserliches Verbot an die Stadt Frankfurt, dort kein hessisches Postamt zu dulden, und die Verhaftung des Marburger Boten durch die Stadt Frankfurt führten umgekehrt dazu, daß Hessen-Kassel und die übrigen Verbündeten den taxisschen Posten für einige Zeit den Durchgang nach dem Norden verweigerten. Hessen-Darmstadt unternahm seinerseits nichts gegen die taxisschen Posten, ließ andererseits aber auch die Errichtung einer Ordinari-Post der durch das Hildesheimer Abkommen verbündeten Fürsten zwischen Frankfurt und Hamburg mit Stationen in Gießen im „Wilden Mann" und in Butzbach im „Hirsch" zu.[25])

Anmerkungen:

1) Soldan, S. 145
2) Soldan, S. 146
3) Stephan II, S. 40
4) Quetsch, S. 183 ff.

5) Faulhaber, S. 55

6) Moser, § 71 (S. 58)

7) FZA Postakten Nr. 2691, fol. 10

8) Moser § 74 (S. 60/61)

9) Kießkalt, S. 238 ff.

10) vgl. oben Kap. 6, S. 29

11) Hartmann, S. 315

12) Grosse, S. 33

13) Haas, S. 22; Boes, S. 29

14) Boes, ebenda

15) Hartmann, S. 315/316

16) Haas, S. 41; Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9213, Bl. 43 ff.

17) Hattemer, S. 50

18) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 32 ff.: „Information" aus dem Jahre 1695

19) Haas, S. 23

20) Altmannsperger, S. 82 ff.; Herrmann, S. 59 ff.

21) Moser, S. 104/105; Hartmann, S. 318/319; Stängel, S. 47/48

22) Faulhaber, S. 88; Boes, S. 30

23) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9213. Bl. 1 ff.: Schreiben der Landgräfin Hedwig Sophie an Ludwig IV. v. 25. November 1668

24) Haas, S. 23

25) Haas, S. 25

Das hessen-darmstädtische Postwesen bis zum Jahre 1695

Mit dem Tode Georgs II. und dem Regierungsantritt seines Sohnes Ludwig VI. im Jahre 1661 wurde aus dem sachlich guten Verhältnis zwischen den beiden hessischen Fürstenhäusern eine politische und persönliche Freundschaft. Gemeinschaftlich mit Hessen-Kassel beteiligte sich Ludwig am rheinischen Bund; Hausangelegenheiten und Reichssachen konnten jetzt einträchtig behandelt werden.[1] Unter dem Einfluß Hessen-Kassels trat nunmehr Hessen-Darmstadt auch allmählich aus seiner passiven Stellung in Postangelegenheiten heraus. Betätigte sich Ludwig anfangs auch nur als Vermittler im Streit zwischen Hessen-Kassel und der Reichspost, so stellte er sich später eindeutig auf die Seite Hessen-Kassels.

So wandte sich die Kasseler Landgräfin Hedwig Sophie im Januar 1664 an Landgraf Ludwig und beschwerte sich über die Hemmung ihrer Postbeziehungen mit Braunschweig-Lüneburg durch die Taxis. Ludwig beauftragte seinen Gesandten in Regensburg, für die Landgräfin einzutreten und nach „aller Richtung gute Assistenz zu leisten". Zugleich billigte Ludwig den Plan der Landgräfin, die ganze Angelegenheit dem „Sächsischen Kreis" mitzuteilen.[2] Damit waren die Stände des niedersächsischen Kreises gemeint, die 1662 in Lüneburg eine Koalition geschlossen und vereinbart hatten, sich der Einführung taxisscher Posten in ihren Ländern zu widersetzen; der Koalition gehörten außer Hessen-Kassel u.a. Brandenburg, Sachsen und Braunschweig-Lüneburg an.[3] Das gezielte gemeinschaftliche Vorgehen dieser Staaten führte dann auch zu einer Verfügung des Kurfürsten von Mainz als Reichsprotektor für das Postwesen, die den Taxis aufforderte, in einer Reihe von Städten, so auch in Kassel, seine eigenen Posten abzuschaffen und die Postsachen mit der entsprechenden Landespost bestellen zu lassen. Obgleich der Kurfürst ausdrücklich erklärte, er wolle mit diesem Vorschlag dem Kaiser nicht vorgreifen, war die Entscheidung von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die künftige Entwicklung. Sie fürte dazu, daß 1667 die kurkölnischen und die taxisschen Postmeister in Frankfurt, Bremen und Hamburg mit den landesherrlichen Postmeistern in Hildesheim, Braunschweig, Hannover und Kassel Vereinbarungen über die Portoeinnahmen und die wechselseitige Beförderung der Briefe schlossen.[4]

Noch immer bestanden jedoch Unklarheiten darüber, wer berechtigt war, die Post auf den einzelnen Teilstrecken zu besorgen. Die Taxis beanspruchten die Postbeförderung Kassel-Frankfurt nebst Erhaltung des seit 1642 in Kassel etablierten kaiserlichen Postamts. Umgekehrt hatte Hessen-Kassel in Frankfurt ein eigenes Postamt errichtet und das kaiserliche Postamt in Kassel aufgelöst. In Marburg hatte der hessen-kasseler Postmeister dem kaiserlichen Postmeister die mit der taxisschen Post beförderten Briefe abgenommen und mit der kassel'schen Post weiterbesorgt.[5] Als im November 1668 der kaiserliche Hofrat Freiherr von Waldendorff erschien und sich über das hessen-kassel'sche Vorgehen beschwerte, wandte sich die Landgräfin mit Schreiben vom 25. November 1668[6] erneut an Landgraf Ludwig, um ihn zur Mitwirkung an der hessen-kassel'schen Post zu bewegen, insbesondere jedoch den Durchzug ihrer Posten durch das hessen-darmstädtische Oberfürstentum zu sichern. Nachdem Landgraf Ludwig im Antwortschreiben vom 7. Dezember 1668[7] zunächst abwartend zum Ansinnen der Landgräfin Stellung nahm, erklärte er sich in einem weiteren Schreiben vom 19. Februar 1669[8] bereit, mit Hessen-Kassel hinsichtlich des Postkurses Kassel-Frankfurt „freundlichst zu communiciren" und alle Vorkehrungen und Anstalten zur Durchführung dieses gemeinsamen Planes zu treffen. Zugleich meldete er seinen Anspruch auf ein gemeinsames Postamt in Frankfurt an, denn schließlich stehe Hessen-Darmstadt in großen Teilen des durchzogenen Gebietes das alleinige ius viae publicae und noch weitere Gerechtsame, so z.B. in der Wetterau, zu. Zwischenzeitlich fand in Braunschweig eine Konferenz statt, in welcher Hessen-Kassel, Braunschweig und Lüneburg die Einzelheiten und die Organisation des Postenlaufs Hamburg-Frankfurt über Kassel festzulegen versuchten. Darüber berichtete die Landgräfin ihrem Darmstädter Vetter mit Schreiben vom 27. März 1669[9]. Zugleich teilte sie Landgraf Ludwig mit, daß eine Einigung mit Waldendorff nicht erfolgt sei. Daraufhin erklärte sich Ludwig im Schreiben vom 12. April 1669[10] vor allem im Hinblick darauf, daß „man von seythen des Taxisschen Post Ambts gegen die Stände habende Regalia und hohe Gerechtsame nur difficultäten zu moviren suche", vorbehaltlos bereit, „in die zwischen Frankfurt und Hamburg gemachten Postanstalten mit einzutretten".

Als jedoch am 14. Juli 1669 ein Befehl Kaiser Leopolds an die Stadt Frankfurt erging, das dortige hessen-kassel'sche Postamt im Maulbeerhof aufzuheben,[11] ließ Hessen-Darmstadt eine gewisse Skepsis gegenüber der neuen Posteinrichtung erkennen.[12] Landgraf Ludwig sagte zwar weiterhin seine Mithilfe zu, bemühte sich daneben aber um die Errichtung eigener Landes-

posten, offenbar in der Befürchtung, der geplante Kurs Frankfurt-Hamburg werde infolge der entgegenstehenden Schwierigkeiten wohl niemals störungsfrei laufen können. Umgekehrt hatte auch die taxissche Post auf dieser Route mit Schwierigkeiten seitens Hessen-Kassel und seiner Verbündeten zu rechnen, so daß die Postbeförderung im hessen-darmstädtischen Oberfürstentum gefährdet erschien. So plante Hessen-Darmstadt damals die Einführung eines ordinari Postwagens durch das gesamte Land; zu diesem Zwecke ersuchte man den Gießener Postmeister Oßwald, der damals die hessen-kassel'sche Postbeförderung in Gießen und Umgebung besorgte, um Übernahme des hessen-darmstädtischen Postamts. Oßwald berichtete von dieser an ihn herangetragenen Bitte in einem Schreiben vom 2. September 1669 an den Kasseler Postmeister Bödicker.[13]) Zur Errichtung der geplanten Ordinari-Post kam es jedoch nicht. Dabei dürften zunächst einmal wieder finanzielle Erwägungen eine Rolle gespielt haben; denn auf ausdrückliche Anfrage teilte die Landgräfin Hedwig Sophie durch das bereits oben erwähnte Schreiben vom 17. Juni 1670[14]) ihrem Darmstädter Vetter mit, daß sie zur Unterhaltung der Posten viel zuschießen müsse. Zum andern hatte sich zwischenzeitlich auch die Postverbindung Frankfurt-Hamburg gefestigt.Hessen-Kassel hatte sich den vom Kaiser befohlenen und von der Stadt Frankfurt zu erwartenden Eingriffen unter Mithilfe Hessen-Darmstadts dadurch entzogen, daß es sein Postamt aus dem städtischen Maulbeerhof in den Hainerhof verlegte; der Hainerhof war Gesamteigentum von Hessen-Darmstadt und Hessen-Kassel.[15]) Schließlich kam hinzu, daß auch Württemberg und Baden-Durlach gegen die taxisschen Posten opponierten, Landgraf Ludwig also auch in seiner südlichen Nachbarschaft, in welcher die taxissche Reichspost eine Vormachtstellung hatte,auf Bundesgenossen hoffen durfte.[16]) Etwas voreilig nahm dies Landgraf Ludwig zum Anlaß, der Landgräfin Hedwig-Sophie im Schreiben vom 18. Juli 1670[17]) ein Bündnis zur Erhaltung der Stände „hoher Gerechtsamb" vorzuschlagen, welches im Kampf gegen die Reichspost ein „ziemliches Pondus" haben würde.

Hessen-Darmstadt konnte mit dieser Entwicklung mehr als zufrieden sein; denn ohne übermäßige eigene finanzielle und politische Anstrengungen war nunmehr die Postbeförderung und Postzustellung im Oberfürstentum gesichert. In welcher Form und in welchem Umfange sich Hessen-Darmstadt an dem Postkurs Hamburg-Frankfurt beteiligte, läßt sich nicht ermitteln. Feststehen dürfte, daß Hessen-Darmstadt nur mit seinem Schwesterhaus Hessen-Kassel, nicht dagegen mit den übrigen verbündeten Fürstenhäusern Absprachen und Vereinbarungen getroffen hatte. Im Jahre 1690 wurde Freiherr

von Görz feierlich mit dem hessen-kassel'schen Postregal belehnt, nachdem er das Kasseler Postwesen vorher, und zwar von 1686 an, in Pacht gehabt hatte.[18]) 1710 wurde die Belehnung rückgängig gemacht; damals nahm Hessen-Kassel die Posten wieder in eigene Verwaltung.[19]) Daß Hessen-Darmstadt an dieser Belehnung in irgendeiner Form teilgenommen hat, insbesondere das Postregal im Oberfürstentum gleichfalls an den Freiherrn von Görz als Lehen übertrug oder verpachtete, ist unwahrscheinlich. Hessen-Darmstadt wollte damals keinesfalls das Postwesen im Lande aus der Hand geben und die Bestellung der Posten nur so lange anderen überlassen, als eigenes wirtschaftliches und politisches Interesse daran noch nicht vorhanden war.

In jedem Fall war Hessen-Darmstadt jetzt an das umfangreiche norddeutsche Nachrichtennetz angeschlossen, das einen ununterbrochenen Verkehr mit Rußland, Schweden, Königsberg und Berlin ermöglichte. Die taxissche Reichspost verlor auf dem Kurs Frankfurt-Hamburg über Kassel in den folgenden Jahren mehr und mehr an Bedeutung, so daß eine geordnete und regelmäßige Postverbindung von Frankfurt nach Norden einzig durch das hessen-kassel'sche Postamt garantiert war.[20])

Allerdings darf die Beteiligung Hessen-Darmstadts an dieser Postverbindung in ihrer Bedeutung nicht überschätzt werden. Da nur das Oberfürstentum von dem Postenlauf durchzogen wurde, die Obergrafschaft mit der Residenz Darmstadt dagegen noch immer ausschließlich in den Händen der Taxis war, nahm die Reichspost auch noch immer den größten Teil der Postbeförderungen in der Landgrafschaft vor, insbesondere so gut wie alle Bestellungen aus der Obergrafschaft ins Oberfürstentum und umgekehrt. Hessen-Darmstadt trat demzufolge bei der Bestellung der Posten auf der Strecke Frankfurt-Hamburg – selbst innerhalb seines eigenen Territoriums – wenig nach außen in Erscheinung, was auch der hauptsächliche Grund dafür gewesen sein dürfte, daß der Kaiser und die Taxis gegen Hessen-Darmstadt wegen seiner Beteiligung an dieser Posteinrichtung keine direkten Maßnahmen ergriffen.

Es darf jedoch nicht verkannt werden, daß es bereits in dieser Zeit zwischen Hessen-Darmstadt und der Reichspost zu Spannungen gekommen war. Bezeichnend für die damalige Situation ist eine tätliche Auseinandersetzung zwischen dem Darmstädter Obristmeister Baron von Scabelitzky[21]) und dem taxisschen Postmeister zu Heppenheim. Nach der im Namen Kaiser Leopolds am 3. März 1689[22]) verfertigten Ladung des Scabelitzky vor den Reichshofrat wird diesem vorgeworfen, er habe den Heppenheimer Postmeister in seinem eigenen hochprivilegierten Posthaus mit Schmähworten

und Schelten „tractiert" und ihm mit den Pistolen das Gesicht blutig geschlagen. Dieses Verhalten sei nach der „General-Reichs-Salva-Guardia" mit einer Strafe von „fünfzig Mark löttigen Golts" belegt und verstoße im übrigen auch gegen die insoweit bereits mehrfach erlassenen Spezialedikte und kaiserlichen Patente. Die „General-Reichs-Salva-Guardia", auf die in der Ladung Bezug genommen wird, ist in dem aus Anlaß der Belehnung des Lamoral von Taxis am 27. Juli 1615 an die Reichsstände gerichteten Patent enthalten, wonach die Störung des Taxis in der Ausübung des Reichspostmeisteramtes unter die obengenannte Strafe gestellt worden war.[23] Ein Spezialedikt zum Schutze der Posthäuser und ihrer Bediensteten wurde, wie sich aus der Ladungsverfügung selbst ergibt, zuletzt 1678 erlassen: dieses wurde dann im Verlaufe des Jahres 1689 erneuert.[24] Die Ladung enthält die Aufforderung an Scabelitzky bei der Verhandlung zu erscheinen oder sich durch einen bevollmächtigten Anwalt vertreten zu lassen und zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen. Zugleich wird er darauf hingewiesen, daß auch im Falle seines Fernbleibens gegen ihn prozessiert werde. Scabelitzky verweigerte die Annahme der Ladung, die ihm durch einen Notar unter Assistenz zweier Zeugen ordnungsgemäß zugestellt wurde. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß das über die Zustellung und Ablehnung erstellte Notariatsinstrument unwirksam war, weil die „Invocatio Numinis Divini" (Im Namen Gottes Amen!) und die Angabe des „Nomen Summi Principis eiusque Regiminis annus" fehlten; der für die Eröffnung solcher „fiscalischer Klagen" vor dem Reichshofrat zuständige „Reichs-Hoffiscal" in Wien verlangte deshalb vom Grafen von Taxis erneute Erstellung des Notariatsinstruments in der vorgeschriebenen Form.[25] Ob dies geschehen ist und ob und mit welchem Ergebnis gegen Scabelitzky vor dem Reichshofrat prozessiert wurde, konnte ich aus den erreichbaren Unterlagen nicht feststellen.

Anmerkungen:

1) Soldan, S. 160
2) Haas, S. 29
3) Stephan, Post, S. 48 ff.
4) Haas, S. 30 ff.
5) Boes, S. 32

6) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9213, Bl. 1 ff.

7) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 7 ff.

8) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 13 ff.

9) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 19 ff.

10) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 25 ff.

11) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 31 ff.

12) vgl. Schreiben des Landgrafen v. 2. August 1669, Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 30

13) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9505, Bl. 1 ff.

14) Haas, S. 41; Staatsarchiv Marburg, Postakten Nr. 9513, Bl. 43

15) Boes, S. 33; Haas, S. 41

16) Staatsarchiv Marburg, Postakten Nr. 9213, Bl. 45 ff. hier Bl. 47; Schreiben v. 18. Juli 1570

17) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 45 ff.

18) Haas, S. 42

19) Haas, S. 43

20) Faulhaber, S. 100

21) Es dürfte sich dabei um den Vorsteher des hessen-darmstädtischen Palais in Frankfurt gehandelt haben.

22) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 15 ff.

23) vgl. oben Kap. 7

24) Moser, § 123

25) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 18

Landgraf Ernst Ludwig und die Anfänge einer hessen-darmstädtischen Landespost

Im Jahre 1678 wurde der damals elfjährige Ernst-Ludwig Landgraf von Hessen-Darmstadt, nachdem sein älterer Halbbruder Ludwig VII. nach nur viermonatiger Regierungszeit durch einen Unglücksfall ums Leben gekommen war. Bis 1688 führte Elisabeth Dorothea, die Mutter Ernst Ludwigs, die Regierungsgeschäfte. Ihr Sohn wurde zum absolutistischen Reformator der inneren Staatsverfassung seines Landes; in besonderem Maße versuchte er seinen Hang nach Größe und äußerem Rang durchzusetzen. Unter ihm kam dann schließlich auch jene Entwicklung des Staatsgedankens zum Abschluß, die in Anlehnung an das französische Vorbild und unter dem Einfluß des Naturrechts die deutschen Landesherren zu unbeschränkten Inhabern der Staatsgewalt machte.[1)]

Auch im Postwesen strebte Ernst Ludwig von Anfang an die Unabhängigkeit Hessen-Darmstadts von der taxisschen Reichspost an. Dabei wird in erster Linie der Drang zur Darstellung und Behauptung der eigenen absoluten landesfürstlichen Souveränität, auch und gerade gegenüber dem Kaiser maßgebend gewesen sein. Sodann dürfte eine Rolle gespielt haben, daß noch immer der Verdacht bestand, die durch die Taxis beförderten Nachrichten seien vor dem Erbrochenwerden nicht sicher,[2)] zum andern hoffte Ernst Ludwig wohl auch, sich durch die Landesposten eine zusätzliche Einnahmequelle für seine umfangreichen Bauvorhaben verschaffen zu können. Feststand nämlich, daß die taxissche Reichspost erheblichen Gewinn abwarf. Da andererseits Hessen-Kassel zur Erhaltung seiner Posten zumindest in den ersten Jahren erhebliche Zuschüsse benötigte, war sich Ernst Ludwig darüber im klaren, daß er für die Einrichtung einer gut funktionierenden Landespost sich die Erfahrung der Taxis, insbesondere jedoch ihrer Beamten, zunutze machen mußte.

Den ersten Schritt tat Ernst Ludwig im Jahre 1695, als er den General-Reichs-Postmeister Fürsten Eugenio Alexander von Thurn und Taxis ersuchte, die kaiserliche Poststation von Eberstadt nach Darmstadt zu verlegen.[3)] Der Fürst kam diesem Ansinnen nach und ließ durch den Frankfurter Oberpostmeister von Wetzel[3a)] seine Entscheidung dem Landgrafen mitteilen.

Der Landgraf gab daraufhin unter dem 4. Dezember 1695 folgenden Revers ab:[4]

„Von Gottes Gnaden Ernst Ludwig Landgraf zu Hessen, etc. Nachdem der Röm. Kays. Mayest. Rath und Oberpostmeister zu Frankfurth, der von Wetzel auff unser gdigstes ansinnen sich erkläret, die Kayserl. Reichs Posthalterey, so bißhero in unserem Flecken Eberstatt gewesen, hinführo anhero zu transferiren, und zu solchem ende Friedrich Jacob Brandten von Speyer zu einem Posthalter zu bestellen; So declariren wir hiemit gnädigst, daß gedachter neubestellter Posthalter nicht nur in diesem seinem Ambt von uns gdigst manutenirt und geschützet, sondern auch die anhero kommende paß- und repaßierende Couriers, Estaffetten, und oridinari Posten, jedesmahl befördert, auch da nöthig, die statt thore eröffnet und im übrigen alles daß jenige waß zu Ihrer Kays. Mayest. und des Heyl. Röm. Reichs Diensten und Nutzen desfalß etwaen erfordert werden mögte, verfüget werden solle. Inmassen war ahn die unserigen deshalben allbereit gnädigsten Befehl ergehen lassen; Urkundlich unserer eigenhändigen Unterschrift und vorgedrucktem decret Insigill geben in unserer Residentz Statt Darmstatt 4ten Xbris 1695 .. Ludwig"

Die Versicherung wurde offensichtlich in dieser Form von Taxis als Gegenleistung gefordert, da kaum anzunehmen ist, daß Ernst Ludwig von sich aus eine Zusage in dieser Tragweite abgegeben haben würde. Ob der zum Darmstädter Posthalter bestellte Friedrich Jacob Brandt, dessen Name hier erstmals auftaucht, bereits der Posthalterei Eberstadt vorgestanden hatte, muß offen bleiben. Bemerkenswert ist jedenfalls, daß sich zwischen dem Darmstädter Fürstenhof und Brandt alsbald ein gutes Verhältnis entwickelte.

So wurde Brandt neben seiner Tätigkeit als kaiserlicher Posthalter vom Landgrafen auch zum hessen-darmstädtischen Kammerboten bestellt; er besorgte ab 1. Januar 1696 jeden Montag, Dienstag, Donnerstag und Samstag die hessen-darmstädtische Kanzleipost nach Frankfurt ins dortige hessische Palais auf der Zeil und nahm die aus dem Oberfürstentum angekommene Post zur Weiterbeförderung nach Darmstadt entgegen.[5] Die Post aus dem Oberfürstentum wurde Dienstag und Donnerstag durch den „Gießener Postillion" dorthin gebracht.[6] Brandt verpflichtete sich durch Eid und Reversbrief gegenüber dem Landgrafen, diese Tätigkeit „treulich" zu erfüllen. Die Taxis machten dagegen keine Einwände, da Brandt dafür von Hessen-Darmstadt mit 120 Gulden jährlich gesondert besoldet wurde.

Schwierigkeiten ergaben sich erst, als Brandt neben der Darmstädter Posthalterei auch noch die kaiserliche Posthalterei in Frankfurt versah. Brandt

war der Schwiegersohn des Frankfurter Posthalters und half nach dessen Tod mit taxisscher Erlaubnis zunächst seiner Schwiegermutter bei der Bestellung der Frankfurter Posthalterei, bis er schließlich die Amtsgeschäfte in vollem Umfang übernahm, während die Schwiegermutter die Posthalterei nur noch nominell innehatte; inzwischen versah sein Vater die Darmstädter Poststelle.[7]) Brandt stand nun praktisch zwei Posthaltereien vor und konnte zumindest auf der Strecke Darmstadt-Frankfurt und zurück von den Taxis nicht mehr kontrolliert werden. Er nutzte – aller Wahrscheinlichkeit nach mit Wissen oder sogar mit Unterstützung des Landgrafen – diese Möglichkeit aus und ließ zwischen Darmstadt und Gießen einen Postreiter einsetzen, der unter Führung des Posthorns und mit abgewechselten Pferden Briefe einsammelte und verteilte.[8]) Die Reaktion der Taxis ließ nicht lange auf sich warten. Zum Ende des Jahres 1700 wurde Brandts Schwiegermutter die Frankfurter Posthalterei aufgekündigt. Landgraf Ernst-Ludwig erfuhr durch Brandt von dieser Maßnahme und richtete unter dem 20. Dezember 1700 ein Schreiben an Eugenio Alexander von Thurn und Taxis, in welchem er ausführte, daß man taxisscherseits dem Brandt die Frankfurter Posthalterei versprochen habe, dieser insoweit auch schon erhebliche Aufwendungen gemacht, insbesondere sich eine große Anzahl von Pferden angeschafft habe, und man nun entgegen der Zusage die Poststelle einem andern übertragen wolle.[9]) Im Antwortschreiben aus Brüssel vom 16. Januar 1701[10]) legte Eugenio Alexander von Taxis dem Landgrafen dar, daß in Darmstadt ständig ein Posthalter anwesend sein müsse, was jedoch unmöglich sei, wenn Brandt auch noch die Frankfurter Posthalterei innehabe. Der Taxis rügte zugleich die bereits erwähnte „Aufstellung" des Postreiters zwischen Darmstadt und Gießen als einen erheblichen Eingriff in das kaiserliche hohe Postregal, welchem dadurch „nicht geringer Schaden und Abbruch geschieht", und forderte die sofortige „Abstellung dieser Neuerung".

Schließlich wurde Brandt entgegen der vom Reichsgeneralpostmeister geäußerten Absicht dennoch zum Posthalter der kaiserlichen Posthalterei in Frankfurt bestellt.[11]) Über die Hintergründe der Ernennung Brandts konnte ich nichts ermitteln. Es ist jedoch zu vermuten, daß auch hier die Posthalterstelle dem „Meistbietenden" überlassen wurde.[12]) Die weitere Vermutung, daß der Landgraf dem Brandt finanziell zur Seite getreten war, liegt gleichfalls nahe.

Brandt ließ sich jedoch auch in der Folgezeit Unregelmäßigkeiten zuschulden kommen. So soll er den Reisenden unter Überschreitung der Reichs-

Post-Taxa wiederholt überhöhte Fahrt- und Reisegelder abverlangt haben, was zu nachhaltigen Beschwerden beim Fürsten von Taxis führte; selbst die Kurfürsten von Mainz und der Pfalz sollen von ihm überfordert worden sein. Dem Brandt wurde daraufhin vom Reichs-Post-Generalat „bei Straff und Cassation" anbefohlen, sich an die kaiserlichen Verordnungen zu halten. Da er jedoch mit den Taxüberschreitungen fortfuhr und die Beschwerden sich häuften, wurde ihm Anfang des Jahres 1704 die kaiserliche Posthalterei in Frankfurt abgenommen und angedroht, ihn auch als Darmstädter Posthalter zu entlassen, wenn noch „die mindeste Klag gegen seine excessen vorkommen würde".[13]

Es kann angenommen werden, daß die Taxis damals auch sofort die Entlassung des Brandt als Darmstädter Posthalter verfügt hätten, wenn sie nicht mit Schwierigkeiten von seiten des Darmstädter Fürstenhofs hätten rechnen müssen. Diese Maßnahme hätte mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit die Eliminierung der taxisschen Reichspost in der hessen-darmstädtischen Residenz zur Folge gehabt. Die Bestellung der Reichs-Post-Beamten geschah nämlich jedesmal durch Vereinbarung der taxisschen Verwaltung mit der Landesregierung; denn nach den kaiserlichen Wahlkapitulationen – zuletzt festgelegt in Artikel 29 der Wahlkapitulation Josephs I. (1705 bis 1711) aus dem Jahre 1690 – durften den Landesherren keine Postbeamten aufgezwungen werden.[14] Im Falle der Entlassung Brandts als Darmstädter Postmeister hätte sich der Landgraf sicherlich mit keinem anderen von den Taxis vorgeschlagenen Posthalter einverstanden erklärt, so daß die Reichsposthalterstelle in Darmstadt unbesetzt geblieben wäre. So wagten es die Taxis auch in der Folgezeit nicht, dem Brandt die Posthalterei in Darmstadt zu kündigen; er blieb trotz aller noch folgenden Widersetzlichkeiten bis zu seinem Tode im Jahre 1728 Reichsposthalter in Darmstadt.

Ernst Ludwig versuchte nun durch Bittschreiben an den Kurfürsten von Mainz als Reichsprotektor für das Postwesen und durch Eingaben an den Fürsten von Taxis die Entlassung Brandts wieder rückgängig zu machen. Seine Vorstellungen wurden jedoch abschlägig beschieden.[15] Noch im Jahre 1705 versuchte der Landgraf den Taxis umzustimmen. In einem Brief vom 16. März 1705[16] bat er den Erzbischof von Mainz, sich dafür zu verwenden, daß Brandt nicht verstoßen werde, sondern die Frankfurter Posthalterei zurückerhalte. Zugleich drohte er jedoch für den Fall der Aufrechterhaltung der Entlassung Brandts an, daß er „mit und nebst des Herrn Churfürsten zu Pfaltz Lbden und des Herrn Landgrafen zu Hessen-Cassel Lbden wegen des Postwesens in unserer allseithigen Landen solche Anstalt machen wollen,

die des Fürsten zu Thurn und Taxis Lbden ihrer weder durchlauchtigsten Posthalter Brandt gefaßten harten Resolution wohl zu spät reuen machen dürfften". In einem weiteren Schreiben vom 20. März 1720[17] kündigte der Landgraf dem Kurfürsten von Mainz an, er werde versuchen, „den Brandt auf andere Weise bei einem Stück Brot zu erhalten".

Der Landgraf machte seine Drohungen wahr.[18] Er ließ durch Brandt schon am 17. März 1705 von der Stadt Frankfurt den Hospitalhof in der Klappergasse mieten. Als sich herausstellte, daß Brandt nicht in seiner Eigenschaft als kaiserlicher Postbeamter, sondern im Auftrag und in Vollmacht des Landgrafen von Hessen-Darmstadt gehandelt hatte, erklärte das Hospitalamt den Mietvertrag für nichtig, stieß dabei jedoch auf den Widerspruch der hessen-darmstädtischen Regierung. Da weder Brandt den Hospitalhof räumte, noch seitens der Stadt Frankfurt Zwangsmaßnahmen ergriffen wurden, blieb es zunächst bei fortgesetztem gegenseitigen Protest.

Brandt legte einen Postwagenkurs von Darmstadt nach Frankfurt an; er benutzte dazu die seitherigen kaiserlichen Postillione, kleidete sie in die hessen-darmstädtische Livree um und ließ nunmehr von Darmstadt nach Frankfurt und zurück Postsendungen und Postreisende befördern.[19] Daneben führte Brandt auch noch die hessen-kassel'schen und kurpfälzischen Postwagen. Die entsprechenden Abmachungen mit den dortigen Landesfürsten hatte Ernst-Ludwig im Schreiben vom 16. März 1705 an den Kurfürsten von Mainz bereits angekündigt. Der pfälzische Postwagenkurs wurde am 19. Feburar 1704 auf Befehl des Kurfürsten Johann Wilhelm durch den Kommerzienrat Aussem in Mühlheim eingerichtet und ging dreimal wöchentlich von Düsseldorf über Wetzlar, Frankfurt nach Heidelberg und berührte auch Darmstadt. Als nun Brandt städtische Steuern (Umlagen) zahlen sollte, beanspruchte die Darmstädter Regierung für ihn dieselben „Immunitäten, welche andere Chur- und Fürstl. in Frankfurt wohnende Bediente" hätten. Was die Unterhaltung der neuen Postkutsche nach Darmstadt angehe, so hätten andere Fürsten ebenfalls ihre eigenen Posten in Frankfurt. Auf abermalige Aufforderung der Stadt Frankfurt an Brandt, seine bürgerlichen Pflichten zu erfüllen, erschien der Darmstädter Regierungsrat Hülsemann in Frankfurt und legte eine Instruktion[20] vor, aus welcher hervorging, daß Hessen-Darmstadt ebensowenig wie Kurpfalz und Hessen-Kassel gewillt sei, sich durch die Stadt Frankfurt an ihrem „Exemptio juris postarum" hindern zu lassen. Gleichwohl kündigte die Stadt den Hospitalhof zum Ende des Jahres 1706, ohne Brandt dadurch zur Räumung veranlassen zu können.

Selbst ein Erlaß des Magistrats der Stadt Frankfurt vom 21. Mai 1709[21], wonach der Bürgerschaft befohlen wurde, lediglich die kaiserliche Post zu benutzen, konnte wenig ausrichten. Auch die Ankündigung des Rates, man werde Brandt „wegen seiner Impertinenz und Eingriffe in das kayserl. Postamt" aus der Stadt „wegschaffen", wurde nicht in die Tat umgesetzt, weil man sich wegen einer solchen Sache nicht ernstlich mit dem Landgrafen verfeinden wollte.

Auch die Versuche der Taxis, Brandt zu einem anderen Verhalten zu bewegen, scheiterten. Man lud ihn am 6. Mai 1707 zum kaiserlichen Oberpostamt in Frankfurt und ließ ihm durch einen Notar die inzwischen niedergelegten Vorwürfe vortragen. Brandt entgegnete, er könne sich darauf nicht äußern, man solle sich an „seinen Herrn in Darmstadt" wenden. Auch der Hinweis des taxisschen Oberpostmeisters von Wetzel, Brandt sei zwar Untertan des hessen-darmstädtischen Landgrafen, in Postsachen müsse er sich jedoch dem General-Reichs-Postmeister gegenüber verantworten, vermochte Brandt nicht umzustimmen.[22] Eine Audienz des Oberpostmeisters von Wetzel beim Landgrafen[23] hatte genau so wenig Erfolg wie ein Schreiben des Fürsten von Taxis an Ernst Ludwig, in welchem er unter Hinweis auf die landgräfliche Zusicherung vom 4. Dezember 1695 seinem Befremden darüber Ausdruck gab, daß sich Brandt unter dem Vorwand, er sei jetzt Privat-Posthalter des Landgrafen, seiner, des Taxis, Jurisdiktion entziehen wolle.[24]

So wandte man sich schließlich taxisscherseits an den kaiserlichen Hof in Wien mit dem Ersuchen, gegen den Landgrafen Ernst Ludwig von Hessen-Darmstadt vorzugehen.[25] In einem umfangreichen Memorial[26] wurde ausgeführt, daß der Landgraf durch sein Verhalten nicht nur das kaiserliche Reichspostregal verletze und ihm erheblichen Schaden zufüge, sondern auch gegen seine eigene am 4. Dezember 1695 ausdrücklich gegebene Zusicherung, alles zum Nutzen der kaiserlichen Reichspost Erforderliche zu tun, verstoße. Der Landgraf habe in Frankfurt einen hessen-darmstädtischen Poststall errichtet und unterhalte eine Fahrpost Darmstadt—Frankfurt mit in hessen-darmstädtische Livree gekleideten Postillionen. Auch sei unlängst der Frankfurter kaiserliche Posthalter Weiß bei der Durchfahrt durch Darmstadt unter dem Vorwand, er habe gegen den Landgrafen und das hessen-darmstädtische Postwesen „freventliche Reden geführt", verhaftet und erst gegen Unterzeichnung eines Revers mit dem Inhalt, solches in Zukunft nicht mehr zu tun, wieder freigelassen worden. Das kaiserliche Mandat, das daraufhin an den Landgrafen in Darmstadt erging, ist nicht mehr erhalten und

auch seinem Inhalte nach nicht bekannt. Es hatte jedoch nicht die erwartete Wirkung.

Die hessen-darmstädtische Fahrpost setzte ihren Weg fort. Die taxisschen Postbediensteten versuchten nun wiederholt, die hessen-darmstädtischen Postleute an der Ausführung ihrer Verrichtungen zu hindern, es kam dabei sogar zu Schlägereien zwischen Postillionen.[27]) Ein Schreiben des Landgrafen vom 15. Mai 1709[28]), welches die Bitte auf Abstellung dieser Behinderungen enthielt, beantwortete Eugenio Alexander von Taxis am 2. Juli 1709[29]) mit der Feststellung, die hessen-darmstädtischen Posteinrichtungen würden gegen das „hohe Reservatum des kayserl. Reichs-Post-Regalis und denen zukommende in dem Heyl. Röm. Reich durch ununterbrochene Observanz von undenklichen Jahren wohl hergebracht auch per constitutiones Impery confirmata Jura und deren exercitium" verstoßen. Der Taxis gab zu verstehen, die Störungen durch seine Leute würden erst aufhören, wenn sich Brandt und seine Untertanen wieder der kaiserlichen Reichs-Post-Ordnung unterziehen würden. Die Verhaltensweise der taxisschen Postbediensteten war übrigens durch ein kaiserliches Mandat aus dem Jahre 1680 gedeckt; danach war ihnen Vollmacht gegeben, selbst gegen die Nebenboten gewaltsam vorzugehen, während sie vorher erst das „brachium saeculare" anrufen mußten.[30])

Der Landgraf dachte nicht daran, die taxissche Forderung zu erfüllen. Trotz aller Schwierigkeiten blieb das hessen-darmstädtische Postamt in Frankfurt und damit die eingerichtete Fahrpost bestehen. Etwa 1710 verlegte Brandt den Poststall aus dem Hospitalhof in das Spitalbrauhaus am Tanzplan, während die Expedition von da an im hessischen Palais auf der Zeil vorgenommen wurde.[31]) Der taxissche Geheimrath von Lilien hat das Vorgehen Hessen-Darmstadts im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts in einem 1748 verfaßten „Pro Memoria" als „Einschleichung einer ausländischen Posthalterei in eine freye Reichsstadt" bezeichnet.[32]) Unbestreitbar war die Errichtung eines Poststalles in Frankfurt eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der hessen-darmstädtischen Landespost.

Der Begründung der Fahrpost Darmstadt-Frankfurt lag übrigens keine landgräfliche Verordnung oder sonstige schriftliche Verfügung zugrunde, wohl im wesentlichen deshalb nicht, um den Taxis nicht noch weitere Angriffsmöglichkeiten zu eröffnen. Rechtlich konnte sie als Erweiterung und Mo-

dernisierung der bereits durch Mandat Landgraf Georgs II. vom 15. Oktober 1627 angeordneten Botenpost Darmstadt–Marburg über Frankfurt gelten.

Um das Unternehmen nicht in Frage zu stellen, duldete Ernst Ludwig von jetzt an auch keine Neuanlegung taxisscher Posten mehr in seinem Gebiet. Als der Frankfurter Oberpostmeister von Wetzel ihm durch Schreiben vom 11. November 1704 zur Kenntnis gab, man habe in Mörfelden eine neue Poststelle angelegt und den dortigen Löwenwirt zum Posthalter bestellt, richtete der Landgraf am 18. November 1704 an den Fürsten von Taxis einen Beschwerdebrief und legte dar, daß nach der geltenden Rechtsordnung – gemeint war damit vor allem Artikel 35 der Wahlkapitulation Leopolds I.[33] – die eigenmächtige Anlegung von Reichsposten im Gebiet der Reichsstände unzulässig sei und nur nach vorheriger Übereinkunft mit dem betreffenden Landesherrn vorgenommen werden dürfe. Er, der Landgraf, habe deshalb dem Löwenwirt sogleich verboten, die Poststelle weiter zu betreiben, und gegen ihn eine „nahmhafte Straffe" verhängt. Ernst Ludwig forderte den Taxis schließlich auf, „auf dieser zum Präjudiz unsern Landesfürstl. Hoheit gereichenden Anstalt ferner nicht bestehen, auch sonsten in unsern Landen künftigs dergleichen nicht mehr verhängen" zu wollen.[34]

Anmerkungen:

1) Hattemer, S. 58

2) Grosse, S. 10

3) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 67

3a) Der Vorsteher des Oberpostamts Frankfurt trug den Titel Oberpostmeister. Das Frankfurter Oberpostamt war höhere Verwaltungsbehörde der taxisschen Post; ihm waren die Postämter und Poststationen im sogenannten Ober-Post-Amts-District, zu welchem auch das Territorium von Hessen-Darmstadt gehörte, untergeordnet. Weitere Oberpostämter der taxisschen Reichspost bestanden in Nürnberg, Augsburg und Ulm.
(vgl. Grosse, S. 41 und Lünig, S. 483)

Das Oberpostamt ist nicht zu verwechseln mit der taxisschen Zentralverwaltung der Reichspost, welcher der Fürst von Taxis als Reichs-General-Postmeister vorstand. Diese befand sich ursprünglich in Brüssel. Im Jahre 1740 verlegten die Taxis ihre Residenz und damit zugleich die Zentralverwaltung der Reichspost nach Frankfurt am Main. Obgleich die Taxis 1748 nach Regensburg übersiedelten, blieb die Zentralverwaltung der Reichspost in Frankfurt, die dann später den Namen „Kaiserliche-Reichs-General-Post-Direction" führte.

4) FZA Urkunden, Hessen-Darmstadt

5) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 32 ff.: Schreiben Ernst Ludwigs an den Fürsten von Taxis vom 25. Februar 1697

6) Faulhaber, S. 151

7) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 74 ff.: „Memoriale" (ohne Datum)

8) FZA aaO., Bl. 31: Schreiben des Fürsten v. Taxis an Ernst Ludwig vom 16. Januar 1700

9) FZA Postakten Nr. 2694, Bl. 2

10) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 30 ff.

11) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 32: Information aus dem Jahre 1695

12) vgl. Stephan, Post, S. 188; Grosse, S. 42

13) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 67/68: „Pro Memoria" Lilien v. 5. November 1748

14) Quetsch, S. 181; Stängel, S. 57/58; Hartmann, S. 343

15) FZA Postakten Nr. 2694, Bl. 4 ff.: Schreiben des Kurfürsten von Mainz v. 24. März 1704 an Taxis und Ernst Ludwig

16) FZA Postakten Nr. 2694, Bl. 8

17) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 57 ff.

18) Ich folge hier im wesentlichen der Darstellung Faulhabers auf S. 108 ff.

19) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 74 ff.: vgl. Anm. 7

20) Wortlaut bei Faulhaber aaO.

21) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 73

22) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 72 u. 79: Notarniederschrift v. 6. Mai 1700

23) FZA aaO., Bl. 74 ff, hier Bl. 75: vgl. Anm. 7

24) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 12

25) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 71 ff.

26) FZA aaO., Bl. 74 ff.

27) FZA aaO., Bl. 115 ff.: Briefwechsel über die Einzelheiten zwischen Taxis und Hessen-Darmstadt

28) FZA aaO., Bl. 102

29) FZA aaO., Bl. 105

30) Altmannsperger, S. 12; Faulhaber, S. 86

31) Faulhaber, S. 110

32) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 68

33) vgl. oben Kap. 9, S. 49/50

34) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 47 ff.

12. Kapitel

Postbeziehungen Hessen-Darmstadts zu Sachsen-Weimar und Eisenach

Eine interessante Erscheinung im hessen-darmstädtischen Postwesen stellt die Fahrpostverbindung von Frankfurt nach Eisenach dar.

Im Februar 1687 wurde von den drei Linien des Fürstlichen Sachsen-Weimarischen Hauses Weimar, Eisenach und Jena eine fahrende gesamte Post errichtet und diese dem Postmeister und Lizentiat der Rechte Johann Matthias Bieler zu Jena „als Erblehen cum libera facultate disponendi inter vivos et mortis causa" übertragen. Bieler setzte in Eisenach seinen Stiefsohn Heine als Postmeister ein; er selbst stand dem Postamt in Jena vor. Im Jahre 1703 übertrug der Fürst von Thurn und Taxis dem Heine mittels förmlicher Bestallung das Reichs-Postamt in Eisenach als Reichs-Postmeister, während nach dem Tode Bielers Heine am 30. Juni 1712 auch mit der „fahrenden Post in Eisenach" belehnt wurde.[1]

Nach Darstellung Bergfelds[2] erwirkte sich Bieler bereits 1687 von Hessen-Darmstadt die Konzession für eine Fahrpostverbindung von Eisenach nach Frankfurt, die alsbald ihren Weg über Berka, Hersfeld, Breitenbach, Alsfeld, Hungen, Friedberg, nach Frankfurt, wo die Expedition im hessen-darmstädtischen Palais „Darmstädter Hof" auf der Zeil stattfand, begonnen haben soll. 1692 soll das Unternehmen mangels angemessenen Verkehrs eingegangen, 1698 dann aber vom Postmeister Heine wieder hergestellt worden sein. Demgegenüber führen Faulhaber[3] und in Anlehnung an ihn Köhler-Goldmann[4] aus, die Fahrpost Eisenach-Frankfurt sei erst 1715 aufgrund eines Vertrages zwischen Hessen-Darmstadt und Sachsen-Weimar entstanden.

Die Darstellung Bergfelds wird durch einen Briefwechsel zwischen Ernst Ludwig und dem Kasseler Landgrafen, der die Postverbindung Frankfurt–Eisenach betraf, bestätigt. Der Kasseler Landgraf machte mit Schreiben vom 13. Februar 1716[5] den Vorschlag, diese Postroute, soweit sie hessisches Gebiet berührte, nicht von sachsen-eisenachischen, sondern „zu behauptung des Unserem Fürstlichen Sambt-Hauß competirenden hohen Postregals" von hessen-kassel'schen Postbediensteten bestellen zu lassen. Daraufhin erklärte der Darmstädter Landgraf mit Brief vom 22. Mai 1716[6],

daß der Herzog von Eisenach „mit Unserer Bewilligung nun etliche 20 jahr her durch hero Lande dießen dero Postwagen gehen und in Unserem Hof zu Franckfurth ein- und wieder abfahren laßen" und daß er mit Rücksicht auf den Herzog zur Klärung dieser Frage eine Deligiertenkonferenz der drei beteiligten Reichsstände in Friedberg vorschlage.[7]) Die Richtigkeit der Ausführungen Bergfelds ergibt sich auch aus einem Schreiben des Herzogs Johann Georg von Sachsen vom 21. März 1698[8]), in welchem er dem Kasseler Landgrafen ankündigte, daß der Postverwalter Heine in Zukunft einen Postwagen von Jena über Hersfeld, Grünberg nach Frankfurt einsetzen werde.

Ein aus dem Jahre 1715 datierter Vertrag wird von Bergfeld nicht erwähnt. Es ist jedoch zu vermuten, daß es sich dabei, da Bieler inzwischen verstorben war, um die Erneuerung der Vereinbarung mit seinem Lehensnachfolger Heine gehandelt hat.

Die über die Fahrpost Frankfurt-Eisenach geschlossene Vereinbarung konnte nicht herangezogen werden. Nachforschungen beim Staatsarchiv Weimar und Stadtarchiv Eisenach blieben erfolglos. Es kann jedoch als sicher angenommen werden, daß die sachsen-weimarischen Landesfürsten an dem Übereinkommen nicht unmittelbar beteiligt waren, sondern insoweit lediglich der hessen-darmstädtische Landgraf und die mit dem Eisenacher Postwesen belehnten Postmeister Bieler und Heine tätig geworden sind. Die sachsen-weimarischen Landesherren waren sich von Anfang darüber im klaren, daß die Unterhaltung einer landeseigenen Postroute bis zur Landesgrenze wegen der geringen Größe ihres Gebietes finanziellen Verlust bringen mußte. In einer mit „Entdeckter Ungrund der kürtzlich im Druck erschienenen unrichtig sogenannten Actenmäßigen Species Facti, die der Heinischen Familie zu Erblehn gereichte Fürstlich Sächsische fahrende Post in Eisenach betreffend" bezeichneten Schrift heißt es hierzu:[9]) „So war eine solche Einrichtung zutreffen, wobey auswärtige Post-Stationen die auf die Eisenachische zu verwendende Unterhaltungs-Kosten einigermaßen übertrugen. Es mußten also mit der Eisenachischen die Hessische und andere Post-Stationen bis Frankfurt einigermaßen combinirt werden. Dieses aber war kein Werck eines Landesherrn; denn kein Reichsstand würde dem andern das Exercitium des Post-Regals durch seine Lande gestattet haben. Mithin war bey solchen Umständen nichts schicklicher, als daß die Administration des Eisenachischen Postwesens einem Privato überlassen wurde, bey dessen Person die Verbindung des auswärtigen Post-Exercitii mit dem Eisenachischen, ohne Nachtheil des Landesherrlichen Regalis, am füglichsten Platz hatte".

Der weitere Inhalt dieser Schrift läßt eindeutig darauf schließen, daß auch das hessen-darmstädtische Postregal, soweit zur Betreibung der Fahrpost Eisenach-Frankfurt erforderlich, dem Postmeister Heine als Erblehen übertragen wurde. Denn es wird u.a. ausgeführt, daß im Falle einer Rücknahme der Belehnung durch Sachsen-Weimar wohl auch der hessische Landgraf dem Heine das gegebene Erb-Privileg entziehen würde, was den Verfall der „wohl eingerichteten Route Eisenach-Franckfurt" zur Folge hätte.[10] Als Gegenleistung für die im Jahre 1715 ausgebrachte Belehnung mit einem Teil des hessen-darmstädtischen Postregals dürfte sich Heine, wie auch gegenüber den sachsen-weimarischen Landesherren, verpflichtet haben, die fürstlich hessen-darmstädtische Post auf der Strecke Frankfurt–Eisenach unentgeltlich zu bestellen.[11]

Die Taxis erhoben gegen die Einrichtung dieses Kurses keine Einwände. Dieses Verhalten wird erklärlich, wenn man die Tatsache berücksichtigt, daß Heine zugleich taxisscher Postmeister in Eisenach war, die Taxis sich also mit ihm nicht verfeinden wollten. Im übrigen lief der Wagen auch an anderen Orten über die taxisschen Postämter, so wurde er z.B. in Friedberg durch den taxisschen Posthalter Runckel abgefertigt.

Die Belehnung wurde von Hessen-Darmstadt auch für die Nachfolger Heines, die Postmeister und Hofräte Schmalkalder und Krumm, vorgenommen. Nach dem Tode Krumms im Jahre 1776 wollte der Herzog Karl-August als Lehensherr die Post selbst verwalten lassen, was beim hessen-darmstädtischen Landgrafen auf Schwierigkeiten stieß. Dieser wollte die seitherige Privatpost des Eisenacher Postmeisters als herzoglich sächsische Post in seinem Lande nicht zulassen. Er erklärte, die Post Frankfurt–Eisenach sei von jeher ein gemeinschaftliches Unternehmen gewesen. Das Ergebnis der geführten Verhandlungen war, daß der Kurs als „Sachsen-Eisenachische und Hessen-Darmstädtische Sammtpost" anerkannt und ihre Verwaltung der Eisenacher Kammer für alleinige Rechnung überlassen wurde. Nach Stiftung des Rheinbundes im Jahre 1806 kündigten der Fürst-Primas zu Frankfurt – die Stadt Frankfurt hatte sich zwischenzeitlich gleichfalls an dieser Postverbindung beteiligt – und Hessen-Darmstadt das Verhältnis und nahmen diese Post, soweit sie ihre Länder betraf, kraft ihrer Souveränität an sich.[13]

Anmerkungen:

1) Actenmäßige Species Facti die Fürstlich-Sächsische fahrende Post in Eisenach betreffend, S. 1/2
2) in Archiv für Post- und Telegraphie 1884, S. 616
3) S. 105 f.
4) S. 10
5) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9369, Bl. 3
6) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 4 ff.
7) Dieser Vorschlag wurde übrigens vom Kasseler Landgrafen mit Schreiben vom 30. Juni 1716 mit der Begründung abgelehnt, Hessen-Kassel wolle selbst zusammen mit Kursachsen und gegen den Widerstand Sachsen-Eisenachs eine Post von Leipzig über Langensalza, Wanfried, Eschwege nach Frankfurt anlegen und sich deshalb mit Eisenach nicht „in eine absonderliche Conferentz einlassen". (Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 5)
8) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9464 (nur 1 Blatt)
9) S. 15
10) Entdeckter Ungrund . . . . , S. 17
11) Entdeckter Ungrund . . . . , S. 16
12) Staatsarchiv Marburg, Postakten Nr. 9505, Bl. 14
13) Bergfeld aaO., S. 617; Köhler-Goldmann, S. 16

Auseinandersetzungen mit Hessen-Kassel und das weitere Verhalten der Taxis

Die taxisschen Angriffe gegen Brandt und die zwischen Darmstadt und Frankfurt von ihm betriebene Fahrpost dauerten an. Durch Schreiben vom 20. Mai 1713[1]) versuchte von Wetzel den Kurfürsten von Mainz zu bewegen, ein kaiserliches Verbot zu erwirken, notfalls Brandt beim Reichshofrat zu belangen. Aus Heidelberg traf unter dem 8. Juli 1713[2]) eine Beschwerde des dortigen taxisschen Postmeisters beim kaiserlichen Oberpostamt in Frankfurt ein, wonach der Darmstädter Posthalter und seine Postknechte, obgleich sie dem Fürsten von Taxis unterstellt seien, sich ständig in hessen-darmstädtischer Livree zeigen würden. Aus einem beigefügten Poststundenzettel ergibt sich, daß Brandt eigenmächtig eine kaiserliche Stafette nach Mühlburg bei Karlsruhe durchführte. Nach dem Inhalt zweier weiterer Postzettel, die einem Schreiben des Heidelberger Posthalters vom 23. November 1718[3]) beigelegt waren, ließ Brandt sogar unter dem Namen „Hochfürstlich Hessen-Darmstädtisches städtisches Postamt" Stafetten der Reichspost nach Heidelberg laufen. Da eine Unterredung zwischen Ernst Ludwig und dem Fürsten von Taxis genau so wenig Erfolg hatte wie die Vermittlertätigkeit des Kurfürsten von Mainz, wandte sich von Wetzel im Schreiben vom 4. Dezember 1718[4]) an den Fürsten von Taxis und führte aus, die hessen-darmstädtischen Eingriffe in das kaiserliche Postregal könnten nur noch mit kaiserlicher Hilfe beseitigt werden. Schließlich habe der Kaiser selbst, als er zur Krönung in Frankfurt[5]) gewesen sei, von der Situation Kenntnis erlangt, zumal der sogenannte „Darmstädter Postillion" in hessen-darmstädtischer Livree täglich am Quartier des Reichsvizekanzlers vorbeigeritten sei.

Der Fürst von Taxis verhielt sich jedoch abwartend; die Lage veränderte sich nämlich, als Hessen-Darmstadt anfing, auch die Post im Oberfürstentum in eigene Verwaltung zu nehmen und sich dadurch Mißhelligkeiten zwischen Darmstadt und Hessen-Kassel ergaben. Hessen-Kassel hatte, wie oben dargestellt[6]), die Reichspost aus diesem Gebiet zusammen mit seinen Koalitionspartnern unter entscheidender Mithilfe Hessen-Darmstadts weitestgehend verdrängt. Jetzt sahen die Taxis eine Möglichkeit, die Spannungen Darmstadt-Kassel für sich auszunutzen und unter Umständen das verkehrstechnisch

wichtige Oberfürstentum wieder völlig oder zumindest stärker in ihr Verkehrsnetz einzubeziehen, zumal Hessen-Darmstadt sich offensichtlich taxischer Hilfe zur Durchsetzung seiner Absichten bediente.

So ließ der Gießener Postverwalter Thom, der sowohl in taxisschen Diensten stand als auch die hessen-kassel'sche Post sowie die hessen-darmstädtischen Kanzleipakete besorgte und offensichtlich durch die Eigenmächtigkeiten Brandts ermutigt worden war, bereits im Jahre 1707 hessen-kassel'sche „Courirs" nicht dem hessen-kassel'schen Postmeister in Friedberg, sondern dem dortigen taxisschen Postmeister zur Weiterbeförderung zuführen.[7] Gleichfalls im Jahre 1707, und zwar durch Schreiben vom 17. September, beschwerte sich der Kasseler Landgraf bei Ernst-Ludwig, daß die hessen-kassel'schen Postwagen und Estafetten nachts nicht in die Festung Gießen eingelassen würden und daß in Friedberg die Abwechslung durch die kaiserliche Post vorgenommen werde, wodurch dem Postregal des hessischen Gesamthauses erhebliche Nachteile entständen.[8] Ernst Ludwig versprach Abhilfe und sagte zu, er werde „die von der Post aus unserer Vestung Gießen dahin abgehenden Postillons, Couriers und Estaffets zu Friedberg durch eigene dahin legende Post-Pferde ablösen" lassen.[9] Das letztere Versprechen hat Ernst Ludwig offenbar nicht eingehalten.[10] Was die Festung Gießen angeht, so untersagte der Postverwalter Thom dem Kasseler Postkommissar Renner, wie aus einem Bericht Renners vom 28. Mai 1715[11] hervorgeht, den Pferdewechsel in Gießen mit der Begründung, dies stelle einen Eingriff in das Postregal seines Landesherrn dar. Thom soll nach diesem Bericht weiterhin erklärt haben, Ernst Ludwig habe ihn mit dem Postwesen im Darmstädtischen belehnt.[12]

Um den Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, schloß am 22. Juni 1716 der Kasseler Generalpostmeister von Baar, der das Hessen-Kasseler Postwesen gepachtet hatte, mit dem gräflich Solmsschen Amtmann einen Vertrag. Solms erlaubte Hessen-Kassel die Anlegung einer Poststation in Grüningen, so daß Gießen umgangen werden konnte.[13] Auf Beschwerde Ernst Ludwigs antwortete der Kasseler Landgraf am 1. Dezember 1716[14], die Änderung sei wegen der Exzesse des Postverwalters Thom vorgenommen worden, erklärte sich jedoch bereit, die Route über Gießen beizubehalten, wenn dem Thom anbefohlen werde, sich künftig friedlich zu verhalten.

Aber bereits im Verlaufe des Jahres 1718 sah sich Hessen-Kassel erneut gezwungen, die Route über Grüningen zu benutzen, da Thom angeblich sämtliche Briefe mit der kaiserlichen Post bestellen ließ und alle mit der hessen-

kassel'schen Post ankommenden „Estaffetten und Couriers" an das kaiserliche Postamt in Friedberg spedierte. Aller Wahrscheinlichkeit nach handelte Thom insoweit im Einvernehmen mit dem Frankfurter Oberpostmeister von Wetzel; denn in einer mit „Gravamina" überschriebenen Beschwerde vom 30. Juni 1718[15]) stellte Renner fest, Thom stehe in taxisschen Eid und Pflichten und habe mit von Wetzel vereinbart, die hessen-kassel'sche Post völlig zu ruinieren.

So kam es für den Landgrafen in Kassel keineswegs überraschend als ihn Ernst Ludwig mit Schreiben vom 28. Oktober 1719[16]) wissen ließ, Hessen-Darmstadt habe sich mit dem Fürsten von Taxis verglichen, Reichspost und hessen-darmstädtische Landespost in gute „Harmonie" treten zu lassen. Hessen-Kassel erkannte die Gefahr, die damit für die eigenen Posten entstanden war, und machte erhebliche Anstrengungen mit Hessen Darmstadt eine Vereinbarung über das Postwesen des hessischen Gesamthauses herbeizuführen. Der mit der Verhandlungsführung beauftragte Kasseler Postkommissar Renner legte dem Darmstädter Landgrafen Ernst Ludwig einen Vetragsentwurf, datiert vom 6. Dezember 1719[17]), vor, nach welchem Hessen-Kassel das hessen-darmstädtische Postwesen auf zwanzig Jahre pachten wollte.

Es dürfte kaum einen weiteren Fall in der Geschichte des Postregals geben, wo die Absicht eines Landesfürsten, das Postwesen im gesamten Territorium eines andern Landesfürsten zu pachten, derart konkrete Formen angenommen hatte wie hier. Der von Renner unterbreitete Vertragsentwurf soll deshalb hier im vollen Wortlaut wiedergegeben werden:

„Nachdem bis dahero wegen einer zu suchenden Combination zwischen denen Hochfürstl. Heßen-Caßelischen und Hochfürstl. Heßen-Darmstätt. Posten, kein Mittel auf was Weise selbe, zu beyderseits Besten zu incaminiren seyn, auszufinden gewesen, und gleichwohl von Seiten Heßen-Caßel man willig und bereit, allesmögliche zum Nuz und Auffnahm des Heßen-Darmstätt. Postwesens zu contribuiren und beyzutragen; Als geschiehet nomine des Heßen-Caßelischen Ober-Post-Ambts, nachstehender ohnmasgeblicher Vorschlag:

1. Sofern es Sr. des Landgraffen von Heßen-Darmstatt Hochfürstl. Durchlaucht gnädigst beliebig seyn möchte dem Heßen-Caßel. Ober-Post-Ambt zu permittiren, daß von dießem auf eigen Gewinst und Verlust, das Postwesen in denen Heßen-Darmstätt. Landen, auf gewiße Jahre ohne andere Posten (außer die jeztmählig Kayßerl. reithenden) darin zu dulten, einge-

richtet, und, jedoch im Nahmen obhöchstgndlr. Sr. des Herrn Landgraffen von Heßen-Darmstatt Hochfürstl. Durchlt. und sonder einigem praejudiz dero hohen Post-Regale administrirt werden müße, so offerirt sich

2. Vorgedachtes Heßen-Caßelsches Ober-Post-Ambt, an des Herrn Landgraffen zu Heßen-Darmstatt Hochfürstl. Durchlt. und zwar gleich beym Antritt, Sechstaußend Gulden auf zwantzig Jahr lang, gemeltes Heßen-Darmstätt. Postwesen in solcher Zeit zu genießen und inne zu haben, überhaupt zu zahlen, und zwar solchergestalt, daß sothanes Capital in bemelten Jahren cum Intereße sich verzehren, und nun und immer etwas davon restituirt werden solle; Dabeneben auch

3. sowohl Sr. Hochfürstl. Durchlt. dem Herrn Landgraffen, alß auch deroselben Ministrorum und Bedienten Etats-Correspondenz und Brieffe, wie solche Nahmen haben, insgesambt frey, und ohne Entgelt, auch auf denen Heßen-Caßelschn. Posten zu bestellen, wie nicht weniger

4. Alle Kosten und Hazard, so bey und zu etablir und Unterhaltung derer Posten und Postbedienten im Heßen-Darmstättschn. erfordert werden möchten, alleinig zustehen, hiernächst auch

5. Denzeitigen Posthalter Brand zu Darmstatt, bey solcher Station zu laßen, und selbigen, die, so fahrend alß reithende Curriers, gegen die eingeführte tax, ferner zu gönnen, und darinn keine Änderung zu machen, jedoch weilen selbiger so wohl des Schreibens an sich selbst, alß der spedir- und expedirung so reithend- alß fahrenden ordinar-Posten unerfahren, so will man ihme einen verpflichteten Post-Schreiber, oder Administratorem beygeben und salariren. Nechst deme

6. In denen Heßen-Darmstättschn. Landen die Posten überall in Heßen-Darmstättschr. Livree, Schild und Wappen, mithin anders nicht alß in Hochfürstl. Heßen-Darmstättschn. hohen Nahmen überführen.
Und damit man

7. Von Seiten Heßen-Darmstatt, dießes Contracts, wann selbigen geschloßen und ordentlich zu Pappier gebracht, desto mehr auf alle Fälle gesichert seyn möge; So sind Sr. des Herrn Landgraffens von Heßen-Caßel Hochfürstl. Durchlt. des Erbiethens, selben Contract selbst zu ratificiren, und solchergestalt die guarantie darob zu stellen.

8. Bey dießem Contract reservirt man Sich Heßen-Caßelischer Seits nur dießes, daß nehmlich, wann die contrahirte zwanzig Jahr verfloßen, die biß jezo allschon zwischen Caßel und Franckfurth, et vice versa etablirte Heßen-Caßelsche fahrend- und reithende Posten, auch fernerweit alß Heßen-Caßelische Posten angesehen und niemahlen zu einiger Ansprache gezogen werden mögen, worbey jedoch dem Heßen-Darmstättschn. Hochfürstl. Hauße ohnverwehret bleibet, deßelben Posten alßdann wieder von Darmstatt auf Gießen, neben denen Caßelischen (gleich anjezo geschiehet)[18] einzurichten und zu unterhalten. Dahergegen

9. Heßen-Caßelschr. Seits promittirt wird, die von Franckfurth nach Leipzig lauffende ordinar-fahrende Post[19], so dann in Alßfeld denen Heßen-Darmstättschn. Posten abzunehmen, und auf Leipzig zu verschaffen, auch rückwerts wieder biß Alßfeld, denen Heßen-Darmstättschn. Posten, zur weiteren Überführung auf Franckfurt und Darmstatt zu überliefern, und auf selbigem District an Heßen-Darmstatt zu überlaßen, mithin sich solchergestalt mit selbigem in gedachtem Alßfeld zu combiniren; Und weilen

10. Zu beyderseitiger Hochfürstl. Häußer besten, nicht wohl thunlich, daß zu Friedberg zwey diverse Heßische Post-Häußer; So wäre der jeztmahlig daselbstige Heßen-Caßelsche Post-Verwalther, Rittmeister Gölcke, alß ein gesambter Post-Verwalther ratione der Post nach Leipzig, und der nach und von Caßel anzunehmen und zu consideriren, auch hinkünftig, nach Verfließung derer contrahirten 20 Jahre, in solcher Qualität das Heßische Post-Haus zu Friedberg zu continuiren. Übrigens aber und

11. Wird noch dießes vorbehalten, daß der Gießer Postmeister zu jederzeit verbunden seyn müße, alle aus dem Heßen-Caßelschn. kommende Extra-Posten und Couriers, keinem andern alß dem Heßischen Post-Verwalther in Friedberg zur weitern Beförderung zuzuführen, und dießen nicht zu praeteriren. Wie nun dießes alles, zu Auffnahm und Befestigung beyderseitiger Hochfürstl. Häußer Postwesen gereichet und abzielet; Alßo versichert man sich umb so mehr einer baldigen gndst. beliebenden resolution."

Die Absichten Hessen-Kassels waren klar erkennbar. Man wollte unter Wahrung des äußeren Scheins – Betreibung der Posten in den darmstädtischen Landen in dessen Namen und Livree – das hessen-darmstädtische Postwesen völlig in seine Hand bringen, die Neuanlegung von Reichsposten nicht mehr zulassen und mit der Zeit auch die noch bestehenden taxisschen Po-

sten verdrängen. Die aus Ziffer 9 des Vertragsentwurfs ersichtliche Sonderregelung für den Kurs Frankfurt-Eisenach mit Anschluß nach Leipzig war wegen der Belehnung des Eisenacher Postmeisters Heine mit einem Teil des hessen-darmstädtischen Postregals notwendig.

Landgraf Ernst Ludwig erklärte sich, wie aus seinen Schreiben an den Kasseler Landgrafen vom 5. Januar[20]) und 1. Februar 1720[21]) hervorgeht, mit Renners Vorschlag unter Hinweis auf die Bedeutung des „jus Postarum" als reichsständisches Regal und Teil der potestas superioritatis nicht einverstanden. Die grundsätzliche Bereitschaft Hessen-Darmstadts zur „Combinierung" der beiden Postwesen war zwar vorhanden, doch begehrte Darmstadt die Postroute Gießen-Frankfurt für sich allein, insbesondere wollte es in Friedberg kein hessen-kassel'sches Postamt mehr anerkennen.[22]) Hessen-Darmstadt drohte sogar an, bei Weigerung die Postabgabe in Gießen an den darmstädtischen Postverwalter mit Zwang durch bewaffnete Musketiere herbeizuführen.[23])

Hessen-Kassel unterbreitete Ernst Ludwig einen weiteren Vertragsentwurf, datiert vom 23. März 1720[24]), der das hessen-darmstädtische Landespostregal rechtlich weniger beschnitt als der vom 6. Dezember 1719. Danach sollte Hessen-Darmstadt Hessen-Kassel die Post im Oberfürstentum samt Portoeinnahmen überlassen. Als Gegenleistung wollte Hessen-Kassel den gesamten Postverkehr von Frankfurt nach dem Süden in Zukunft der hessen-darmstädtischen Post zuführen. Mit Schreiben vom 12. September 1720[25]) verwarf Ernst Ludwig auch dieses Projekt, ließ jedoch dem Kasseler Landgrafen zugleich einen Gegenentwurf[26]) zukommen, der Hessen-Darmstadt größere Möglichkeiten einräumte, insbesondere den Postbetrieb im Oberfürstentum für Hessen-Darmstadt sicherstellen sollte. Der Darmstädter Vorschlag war für Kassel unannehmbar, so daß eine Einigung nicht erzielt werden konnte.

Die Schwierigkeiten im Postwesen zwischen den beiden Fürstenhäusern, insbesondere bezüglich der Station Gießen, blieben bestehen. Daneben versuchte Hessen-Darmstadt 1721 gemeinsam mit den Taxis, das seit 1696 in der Reichsstadt Wetzlar bestehende hessen-kassel'sche Postamt nach dem Tode des von Kassel eingesetzten Postfaktors Seip zur Auflösung zu bringen.[27]) Der Landgraf von Hessen-Darmstadt besaß seit 1636 die Schutzvogtei über Wetzlar. Das Kasseler Oberpostamt ließ daraufhin die Post nach Wetzlar nicht mehr von Gießen, sondern von Marburg direkt über das nassauische Amt Gleiberg dorthin überbringen, was zu einem Beschwerdeschreiben Ernst

Ludwigs vom 11. September 1721[28]) führte, das jedoch keinen Erfolg hatte. Vielmehr ließ Landgraf Carl an Renner, der inzwischen Pächter des Hessen-Kasseler Postwesens geworden war, den Befehl ergehen, auch die anderen Posten nicht mehr über Gießen, sondern über Grüningen zu leiten.[29]) Wie verhärtet damals die Fronten zwischen den beiden hessischen Fürstenhäusern im Postwesen waren, zeigt der Umstand, daß sich der Kasseler Landgraf im Jahre 1722 an den englischen König, der zugleich Kurfürst von Hannover war, wandte und ihn um Unterstützung gegen die Beeinträchtigungen des Hamburg-Frankfurter-Kurses durch Hessen-Darmstadt bat.[30]) König Georg forderte Ernst Ludwig zur Beilegung der Zwistigkeiten auf, da zu befürchten sei, daß die Taxis daraus zum Nachteil des gesamten Hessen ihren Nutzen ziehen würden.[31])

Während Hessen-Kassel befürchtete, Hessen-Darmstadt wolle mit den Taxis gemeinsame Sache machen, betrachteten umgekehrt die Taxis die Entwicklung im Oberfürstentum mit Sorge, weil sie annahmen, Darmstadt werde sich mit Kassel arrangieren. So schickte der Fürst von Thurn und Taxis eigens einen Beauftragten namens Haysdorff nach Gießen, um festzustellen, was es mit der beabsichtigten „Combination" der beiden hessischen Postwesen auf sich habe. Haysdorff berichtete in einem Schreiben vom 10. Juni 1725[32]) an den Taxis, er habe in Erfahrung bringen können, daß Hessen-Kassel zwar die gemeinsame Anlegung von Posten mit Hessen-Darmstadt wünsche, der Darmstädter Landgraf aber einmal wegen der schlechten wirtschaftlichen Situation der Darmstädter Post unter Brandt zum andern aber auch wegen der ablehnenden Haltung des Gießener Postmeisters Thom sich nicht dazu bereit erklären werde. Haysdorff sprach schließlich persönlich bei Ernst Ludwig vor und erhielt die Zusicherung, daß Hessen-Darmstadt mit Hessen-Kassel keine gemeinsamen Posten anlegen werde.[33])

Diese Zusicherung dürfte der wahren Absicht des Landgrafen entsprochen haben. Denn von Anfang an ging es Ernst Ludwig allein darum, eine eigene Landespost zu begründen. Dazu bedurfte er jedoch nicht nur, wie oben bereits ausgeführt, taxisscher, sondern auch hessen-kassel'scher Hilfe. Insbesondere mußte er darauf bedacht sein, daß Hessen-Kassel die Station Gießen beibehielt, damit die Residenz des Oberfürstentums nicht aus dem Verkehrsnetz gezogen wurde. Ernst Ludwig bekundete deshalb weiterhin seine grundsätzliche Bereitschaft zur „Combination" der beiden Postwesen und erreichte damit, daß Landgraf Carl von Hessen-Kassel durch Dekret vom 24. März 1724[34]) die Beibehaltung des Kurses nach Frankfurt über Gießen anordnete

und die beabsichtigte Verlegung über Wetzlar wegen der für das hessische Postregal zu befürchtenden nachteiligen Folgen verwarf.

Demgegenüber hatte der Kasseler Postpächter und Generalpostmeister bereits 1722 die Situation klar erkannt. In einem Bericht vom 29. Juni 1722[35] teilte er mit, daß Hessen-Darmstadt eine neue Postunterlegung in Butzbach errichtet habe, und knüpfte daran die Vermutung, Darmstadt werde jetzt eine eigene Ordinari-Post zwischen Frankfurt und Gießen anlegen. Hessen-Kassel machte schließlich keine Anstrengungen mehr, mit Hessen-Darmstadt eine schriftliche Abmachung über die Errichtung gemeinsamer Posten herbeizuführen, und gab sich damit zufrieden, weiterhin seine Posten durch das Oberfürstentum führen zu können. Als Gegenleistung gab Landgraf Carl dem Darmstädter Landgrafen am 22. März 1727 die schriftliche Zusage, „daß alle diejenigen brieffe und paquets so von Ew. Lbden selbsten und dero nachgesetzten Corpora auf Unsere Posten gelangen portofrey geführt und gehörigen orths gelieffert werden sollen".[36] Für das Verhältnis im Postwesen der beiden hessischen Fürstenhäuser galt, ohne daß dies ausdrücklich vereinbart war, Ziffer 1 der letzten Vertragsentwürfe für eine Postkonvention – sie stammen aus dem Jahre 1720 – wonach man sich im Postregal gegenseitig nicht beeinträchtigen wollte. Diese Vorschrift war sinngemäß sowohl in dem von Hessen-Kassel als auch in dem von Hessen-Darmstadt unterbreiteten Entwurf enthalten.[37]

Anmerkungen:

1) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 133
2) FZA aaO., Bl. 125
3) FZA aaO., Bl. 139
4) FZA aaO., Bl. 137 ff.
5) Karl VI. wurde 1711 in Frankfurt zum Kaiser gekrönt
6) Vgl. oben Kap. 10
7) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9505, Bl. 91
8) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 5
9) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 7

10) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 91

11) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 11 ff.

12) Über eine Belehnung konnte ich nichts ermitteln. Wenn überhaupt eine solche stattgefunden haben sollte, so kann es sich nur um eine Teilbelehnung für das Oberfürstentum gehandelt haben.

13) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9505, Bl. 31 ff.

14) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 47 ff.

15) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 79 ff.

16) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 106

17) Staatsarchiv Marburg, aaO., 140 ff.

18) Gemeint war damit die hessen-darmstädtische Kanzleipost

19) Die Fahrpostverbindung Frankfurt–Eisenach hatte Verbindung nach Leipzig und hieß auch „Leipziger Postwagen". (vgl. Faulhaber, S. 152)

20) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9505, Bl. 152 ff.

21) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 164 ff.

22) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 158 ff.

23) Boes, S. 35

24) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 168 ff.

25) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 209

26) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 212 ff.

27) Boes, S. 35

28) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 297

29) Haas, S. 95

30) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9506, Bl. 1 ff.

31) Boes, S. 36

32) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 166 ff.

33) FZA aaO., Bl. 170 ff.: Schreiben Haysdorffs an den Fürsten von Taxis vom 1. Juli 1725

34) Boes, S. 37

35) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 9505, Bl. 360 ff.

36) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 432

37) Staatsarchiv Marburg, aaO., Bl. 181 und Bl. 212

14. Kapitel

Die Errichtung der hessen-darmstädtischen Landespost und die taxissche Klage gegen Hessen-Darmstadt beim Reichshofrat in Wien

Der Wunsch Ernst Ludwigs nach einer eigenen Landespost scheiterte zunächst noch an finanziellen Schwierigkeiten. Die Taxis sahen hier eine Möglichkeit, das Unternehmen im Keim zu ersticken. Der taxissche Beauftragte Haysdorff schlug vor, den Brandt, dessen Zuschüsse vom Darmstädter Fürstenhof nur schleppend eintrafen, durch taxissche Gelder persönlich zu entschulden und ihm außerdem den kaiserlichen Poststall in Frankfurt anzubieten; damit, so meinte Haysdorff, könne der Darmstädter Poststall in Frankfurt ein für allemal beseitigt werden.[1])

Der Tod Brandts im Jahre 1728 machte den taxisschen Plan zunichte. Die Lage änderte sich zugunsten Hessen-Darmstadts, da es der Landgraf verstand, vermögensstarke Gewerbetreibende und Geschäftsleute seines Landes für die neu zu errichtende Landespost zu interessieren. So war Landgraf Ernst Ludwig nicht bereit, den von den Taxis als Nachfolger für Brandt mit der kaiserlichen Posthalterei in Darmstadt betrauten Baltasar Staubach als Posthalter anzuerkennen und ernannte den sehr begüterten Traubenwirt Immler zum Posthalter in Darmstadt, der dafür 100 Dukaten an den Fürstenhof entrichtete; Immler führte die Ordinari-Post nach Frankfurt viermal wöchentlich aus und berechnete für die Briefe nur ein Drittel des von der Reichspost geforderten Portos. In einem Brief eines taxisschen Beamten vom 1. Juni 1729[2]), der den Frankfurter Oberpostmeister von Berberich über die soeben geschilderten Vorgänge im Darmstädter Postwesen unterrichtete, wurde die Vermutung ausgesprochen, daß man auf diese Weise die gesamte Briefpost, und zwar auch die im Oberfürstentum, an sich ziehen wolle, zumal Immler im Einvernehmen mit seinem Schwager Rohr, dem Vorsteher der Postexpedition im hessischen Palais in Frankfurt, handele.

Die Taxis ihrerseits waren nicht bereit, dem von Hessen-Darmstadt ernannten Postmeister die Reichspostsendungen anzuvertrauen, so daß sie zur Wahrung ihrer Rechte einen Postoffizialen namens Brücher nach Darmstadt entsandten. Brücher sollte auf Befehl Berberichs für den Fall, daß man Staubach an der Fortführung der Felleisen oder der Stafetten hindern würde, die Expedition

selbst übernehmen. Sollten auch ihm Schwierigkeiten gemacht werden, so war er angewiesen, sich auf die Zusicherung Ernst Ludwigs aus dem Jahre 1695 zu berufen.[3])

Im Jahre 1729 ernannte der Landgraf den Darmstädter Bürger Wunderlich zum Postmeister in Darmstadt; Ende August 1729 ließ Ernst Ludwig dem Staubach die Posthalterei in Darmstadt durch einen Notar unter Assistenz zweier Zeugen „aufkündigen". Über den Kündigungsvorgang wurde auf Betreiben der Taxis ein Notariatsinstrument[4]) erstellt, auf welches offenbar ein Verfahren vor dem Reichshofrat gestützt werden sollte. Tatsächlich haben die Taxis in dieser Sache den Reichshofrat aber nicht angerufen.

Im September 1729 fand auf taxisschen Wunsch in Darmstadt eine Besprechung zwischen dem Frankfurter Oberpostmeister von Berberich und dem vom Landgrafen bevollmächtigten Darmstädter Regierungsrat von Wieger statt. Von Berberich bezog sich dabei auf den Revers Ernst Ludwigs aus dem Jahre 1695 und verlangte, Hessen-Darmstadt möge sich nun endlich an die landgräfliche Zusicherung halten. Von Wieger erklärte, Hessen-Darmstadt fühle sich an diesen vor vielen Jahren abgefaßten Revers nicht mehr gebunden, im übrigen lasse man sich von den Taxis nichts vorschreiben, insbesondere nicht in der Ausübung seiner Gerechtsame einschränken. Berberich berichtete dem Fürsten von Taxis durch Schreiben vom 29. September 1729[5]) von dieser erfolglosen Besprechung und schlug vor, die taxissche Post aus Darmstadt abzuziehen und sie unter Umgehung der hessischen Residenz über das mainzische Städtchen Dieburg zu leiten. Dadurch werde Hessen-Darmstadt gezwungen, die mit der kaiserlichen Post ankommenden für Darmstadt bestimmten Briefe beim Oberpostamt in Frankfurt abzuholen und gegen Barzahlung einzulösen. Zugleich sollte man den Posthaltern in Heppenheim und Oppenheim verbieten, die mit der Darmstädter Post ankommenden Sendungen weiterzubefördern.

Der Fürst von Taxis, der sich offensichtlich daran erinnerte, daß er mit Darmstadt übereingekommen war, die beiderseitigen Postwesen in „Harmonie" treten zu lassen, konnte sich nicht entschließen, den Landgrafen in dieser Weise herauszufordern.Seine Meinung änderte sich auch nicht, als Ernst Ludwig Anfang 1730 den Befehl ergehen ließ, daß „künftighin das kayserliche Felleysen dem Postillon abgenommen und dem Wunderlich zur ferneren Spedirung in das Haus geliefert werden" sollte, und der Landgraf überdies den kaiserlichen Postoffizialen Brücher aufforderte, das Postamt in

längstens zehn oder zwölf Tagen zu räumen.[6]) Vielmehr trug sich der Fürst, der mehr als Berberich die wirtschaftliche Situation der Reichspost übersehen haben dürfte, mit dem Gedanken, dem Wunderlich die kaiserliche Postspedition in Darmstadt anzuvertrauen. Berberich riet in einem Schreiben vom 23. Februar 1730[7]) dem Fürsten dringend von einem solchen Zugeständnis ab unf führte aus, der Darmstädter Fürstenhof würde niemals zugeben, daß Wunderlich in kaiserliche Eid und Pflichten genommen werde, Wunderlich würde somit auch in Zukunft „von Darmstadt allein dependiren". Man begebe sich dadurch ein für allemal seiner Rechte, ohne daß etwas gewonnen werde.Berberich hielt die Darmstädtischen Drohungen auch für nicht ernst gemeint.

Schon recht bald kamen die Anordnungen Ernst Ludwigs zur Ausführung. Am 20. und 21. März 1730 wurden die kaiserlichen Poststafetten bei der Einfahrt nach Darmstadt von Wachtposten angehalten und gewaltsam gezwungen, ihre Felleisen, die sie zum dortigen kaiserlichen Postamt bringen wollten, beim hessen-darmstädtischen Postmeister Wunderlich abzuliefern.

Am 22. März veranlaßte Berberich, daß die an den Vorgängen beteiligten Postillione vor dem kaiserlichen Notar Sprenger in Frankfurt eidlich aussagten; Sprenger errichtete darüber ein formgemäßes Notariatsinstrument.[8]) Dies geschah zunächst wohl nur zur Unterrichtung des Fürsten von Taxis; denn Berberich übersandte ihm das Notariatsinstrument bereits am 23. März 1730.[9]) Zugleich hatte Berberich aber bei Erstellung der Urkunde auch schon die Möglichkeit einer Klage vor dem Reichshofrat ins Auge gefaßt, da er nämlich in seinem Begleitschreiben ausdrücklich erklärte, der Fürst solle selbst entscheiden, was nun zu geschehen habe.

Als der Fürst von Taxis am 20. April 1730 dann tatsächlich Klage beim Reichshofrat gegen den Landgrafen von Hessen-Darmstadt einreichte, hatte Ernst Ludwig inzwischen noch weitere Maßnahmen getroffen, die wesentlich zu diesem Entschluß beigetragen haben mögen.

Im März 1730 übertrug Ernst Ludwig dem Oeconomo Oßwald und dem Kriegs-Cassier Thom zu Gießen das ganze Postwesen im Oberfürstentum und die Briefpost in der Obergrafschaft und in Frankfurt auf vier Jahre zur Probe. Die Übertragungsvereinbarung selbst scheint weder im Original noch in Abschrift mehr vorhanden; sie dürfte auch nicht mehr erhalten geblieben sein. Ihr wesentlicher Inhalt ergibt sich aber aus der landgräflichen Verordnung vom 31. März 1730[10]), durch welche den Räten und Regierungsbeam-

ten des Landes befohlen wurde, das Postwesen in allen Stücken befördern zu helfen. Die Übertragung an Oßwald und Thom geschah in der Weise, daß sie in den vier Probejahren von ihren Einnahmen nichts an den Fürstenhof abzuführen brauchten, die Unterhaltung des Unternehmens aber auch auf eigene Kosten bestreiten mußten. Die beiden Postmeister sollten am 1. April 1730 in Gießen und am 2. April 1730 in Darmstadt mit dem neuen Postunternehmen beginnen. In der Verordnung ist weiter bestimmt, daß die neue Post an die Stelle der bisherigen „Cantzley-Post" treten sollte.

Seiner Rechtsnatur nach dürfte die Übertragung des hessen-darmstädtischen Postwesens an Thom und Oßwald eine Verpachtung und keine Belehnung gewesen sein. Einmal ist der Begriff der Probebelehnung – denn um eine solche hätte es sich hier gehandelt – dem Lehensrecht fremd. Zum andern sprach auch Landgraf Ernst Ludwig in einem Schreiben vom 21. Mai 1728[11] an den hessen-darmstädtischen Residenten und Posthalter in Frankfurt Rohr von der geplanten Übertragung des Postwesens in seinen Landen als einer Verpachtung. Daß für die Probezeit kein Entgelt zu entrichten war, steht der Rechtsnatur eines Pachtvertrages nicht entgegen. Im übrigen wurde bereits 1733, also vor Ablauf der vierjährigen Probezeit, der Vertrag dahin geändert, daß die Postmeister Oßwald und Thom für die Betreibung des „Fürstlich-Hessen-Darmstädtischen Landespostwesens" eine jährliche Abgabe von 750 Gulden an die hessische Regierung entrichten mußten; zugleich verlängerte man den Vertrag auf zehn Jahre, später dann auf unbestimmte Zeit.[12]

Am 21. März 1730 erließ der Landgraf die „Präliminar-Post-Verordnung"; diese nicht mehr erhalten gebliebene Verordnung ist nach Köhler-Goldmann[13] fast gleichlautend mit dem „Fürstlich-Hessischen Post-Reglement" vom 12. März 1731[14]. Allerdings enthält das Reglement einige Bestimmungen der Präliminar-Post-Verordnung nicht mehr, da sie zeitlich überholt waren. Zum andern brachte das Reglement eine Reihe von Neuregelungen. Am 28. März 1730 wurde in Ergänzung der Präliminar-Post-Verordnung die „Fürstlich-Hessen-Darmstädtische Brieftaxa" erlassen.[15]

Nach der Präliminar-Post-Verordnung[16] wurde das – wie in der Verordnung vom 15. Oktober 1627[17] bestimmt war – in Oberroßbach befindliche Relais nach Friedberg verlegt. Die Post sollte Dienstag und Sonnabend morgens in Darmstadt abgehen, am nächsten Tag früh in Gießen eintreffen und Donnerstag und Montag vormittags wieder nach Darmstadt zurückkommen. Von Gießen aus sollten die Postmeister Thom und Oßwald nach Alsfeld über Grünberg

statt des bisherigen Botengangs einen Postritt als Verbindung zu dem über Alsfeld laufenden Kurs Frankfurt-Eisenach einrichten. Desgleichen sollten eine Route Friedberg-Hanau und ein Botengang Gießen-Wetzlar hergestellt werden; in Wetzlar sollte ein besonderer Postverwalter eingesetzt werden Die Postmeister wurden aufgefordert, „die Postoffizianten zu salarieren", die „Brieftaxa" zu veröffentlichen und diese bei Erhebung des Portos genau zu beachten. Die Präliminar-Post-Verordnung enthält dann ausführliche Bestimmungen über Portobefreiungen der Hofbeamten und Offiziere, die durch Erlaß vom 15. Juni 1730, nach welchem auch den „notorisch Armen" Briefportofreiheit gewährt wurde, noch weitere Ergänzungen erfuhren.

Daß die seitherige „Cantzley-Post" jetzt zu einer jedermann zugänglichen öffentlichen Verkehrsanstalt geworden war, ergibt sich nicht zuletzt auch aus der bereits erwähnten „Fürstlich-Hessen-Darmstädtischen Brieftaxa", wo es in der Einleitung heißt, „wornach die auf der bißhero freyen, nunmehro aber eingerichteten Land-Post spendirende Briefe und Paqueten, mit Zuziehung derer mit correspondirenden Taxen, zu bezahlen seynd".

Die Verordnung vom 31. März 1730 und die Präliminar-Post-Verordnung wurden nicht öffentlich bekanntgemacht; auch die Brieftaxa wurde erst einige Zeit nach ihrem Erlaß veröffentlicht. Trotzdem hatte der taxissche Oberpostmeister von Berberich alsbald von den getroffenen Maßnahmen erfahren. Mit Schreiben vom 26. März[18] und 9. April 1730[19] teilte er dem Fürsten von Taxis mit, der Landgraf habe dem Gießener Postmeister Thom sämtliche Posten im Lande übertragen; Thom sei beauftragt, Posten über Grünberg, Alsfeld nach Fulda und von Gießen über Friedberg nach Hanau anzulegen. Außerdem bestehe Gefahr, daß sich Thom und Oßwald in Wetzlar festsetzen und sämtliche von Frankfurt, Darmstadt, Gießen, Hanau nach Wetzlar und zurück gehenden Briefe an sich ziehen und bestellen würden. Genaueres über das hessen-darmstädtische „Projekt" sei erst zu erfahren, wenn das „Post-Reglement" in Druck gegeben sei, so viel sei jedoch „gewiß, daß fast gar keine nach Darmstadt lauffende Brieff auf das kayserl. Oberpostamt gebracht, folglich durch die Darmstädt. Posten bestellet werden". Übrigens sei „in dem Darmstädter Hof[20] weder außen noch inwendig in dem Comptoir eine Tafel, Brieff taxa oder wie die Posten ankommen und abgehen, angehängt, welches vermutlich von der Publication des neuen Reglement dependiren wird".

Der Fürst von Taxis ließ am 20. April 1730 eine anwaltliche Klageschrift[21]) erstellen, die noch am selben Tage zusammen mit dem Notariatsinstrument vom 22. März 1730 dem Reichshofrat in Wien übersandte wurde. Die Klageschrift begann mit den Worten „Allerdurchleuchtigst-, Großmächtigst- und Unüberwindlichster Römischer Kayßer, auch zu Hispanien, Hungarn, und Böheimb König" und führte aus, daß der Landgraf von Hessen-Darmstadt „sich gantz neuerlich und eigenmächtig unterfangen zu Darmstadt eine neue Post-Station zu etablieren und aufzustellen" und daß er „die vom „Kayserl. Reichs Post Ambt zu Franckfurt nach Darmstadt abschickende Postillionen bey der Wacht allda anhalten, und selbige durch die Wacht haltende Soldaten gewaltthättig zwingen zulassen, ihre aufhabende Estaffetten und Ordinari Velleisen in daß sogenante neue Darmstadt. Posthauß zuliefern und zuführen, mithin auf solche eigenmächtige weiß daß schon ville Jahr hero zu mehrbesagtem Darmstadt stehende Kaiserl. Reichs Post-Ambt gäntzlich daraus zu eliminieren, und zu vertreiben". Unter dem Hinweis, dieses Unternehmen gereiche dem kaiserlichen Postregal zu höchstem Präjudiz, Nachteil und Schaden, bat der Fürst den Kaiser, er möge durch ein „Rescriptum Dehortatorium et Inhibitorium" dem Landgrafen von Hessen-Darmstadt die Aufhebung und Einstellung des neuerlichen Postwesens befehlen.

Das Klagebegehren ließ sich durch das Notariatsinstrument, auf welches in der Klageschrift ausdrücklich Bezug genommen wurde, zweifellos nicht rechtlich begründen. Die Tatsachenschilderung der Postillione, daß und in welcher Form sie von den Wachtsoldaten des Landgrafen gezwungen wurden, ihre Felleisen bei dem hessen-darmstädtischen Postmeister Wunderlich abzuliefern, gab lediglich eine rechtliche Handhabe für die Beseitigung der Störungen gegenüber der Reichspost von seiten Hessen-Darmstadts und die Unterlassung der Gewalttätigkeiten gegenüber der taxisschen Beamten, nicht dagegen für die Aufhebung des hessen-darmstädtischen Postwesens in der Residenz Darmstadt. Den taxisschen Interessen war aber allein mit der Beseitigung der Störungen wenig gedient. Dem Fürsten von Taxis dürfte es deshalb in erster Linie darum gegangen sein, den bevorstehenden Erlaß des hessen-darmstädtischen Postreglements und damit die offizielle Errichtung der Landespost zu verhindern. Der Fürst mag sich dabei von dem Gedanken haben leiten lassen, daß durch Aufhebung des hessen-darmstädtischen Postwesens in der Residenz Darmstadt der Landespost praktisch der Boden entzogen würde.

Es kann dahinstehen, ob die Berufung auf den Revers des Landgrafen vom 4. Dezember 1695 das Klagebegehren gerechtfertigt hätte. Einmal ist eine Bezugnahme auf diesen Revers in der Klage nicht erfolgt, dieser also nicht Gegenstand des Verfahrens gewesen, zum andern ist trotzdem eine dem Klageantrag entsprechende Entscheidung ergangen. Unter dem Datum des 4. Mai 1730 erging nämlich folgender kaiserlicher Befehl an den Landgrafen von Hessen-Darmstadt:[22])

„Carl der Sechste von Gottes Gnaden Erwehlter Römischer Kayser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs.
Durchleuchtig-Hochgebohrner, lieber Oheimb und Fürst; Wir mögen Dr. Lbdn hierdurch gnädigst nicht bergen, welcher gestalten Uns des General-Reichs-Postmeisters Fürsten von Thurn und Taxis Lbdn Ihrer obhabenden schweren Pflichten gemäß die unterthänigste anzeig haben thunlassen, daß De. Lbdn gantz neuerlich in Darmstatt, allwo schon viele jahr hero ein Kayserliches Reichs-Post-Ambt etabliret gewesen, nicht nur eine neue Darmstättische Post aufzustellen angefangen hätten; sondern auch darauf die von dem Kayserlichen Reichs-Post-Ambt zu Franckfurth nach Darmstatt kommende Postillionen bey der Wacht angehalten und durch Soldaten gewaltthätig gezwungen worden wären, ihre aufhabende Estaffetten, und Ordinari Post-Velleisen in das so genannte Darmstädtische Post-Hauß zu führen, und an den aufgestellten Posthalter Wunderlich abzugeben; Gleich wie nun dieses mit zwang und gewalt begleithetes unternehmen das ansehen gewinnet, daß De. Lbdn die viele jahr hindurch ruhig in Darmstatt gewesene Kayserliche Post darauß eigenmächtiger weiß gäntzlich zu vertreiben gedenken, und aber solches Unserem Kayserlichen besonderm Reservato nicht weniger ein anmercklicher eingriff ist, als dem Kayserlichen General-Obrist-Reichs-Post-Ambt zu empfindlicher schmählerung gereichet, welches doch in seinem esse ohne nachsehen ohnbeeinträchtiget zu erhalten, Uns von Kayserlichen höchsten Ambts wegen oblieget; Also versehen Wir Uns zu Dr. Lbdn, ermahnen dieselbe auch hiermit gnädigst, solches gantz neuerlich und eigenmächtig aufgestelltes Postweesen gäntzlich wieder aufzuheben und einzustellen, hingegen das schon verschiedene jahr in Darmstatt stehende Kayserliche Reichs-Post-Ambt in seiner bißherigen pohsehsion vel quasi ohnperturbiret und ohngekränckt zu lassen; Und haben an Uns De. Lbdn, wie von Ihro dieser Unser reservirtes Kayserliches Post-Regal betreffenden Kayserlichen Verordnung ein vollkommenes genüge geschehen, in Zeit zwey Monathen die gehorsambste anzeig zu thun; In gnädigster Zuversicht der befolgung verbleiben Wir Ihro

mit Kayserlichen gnaden und allem guten wohlbeygethan ergeben zu Laxenburg den vierten May Ao. Siebenzehnhundert und Dreysig, etc. – Carl"

Über den Verlauf des Verfahrens beim Reichshofrat sind beim Haus-, Hof- und Staatsarchiv in Wien keine Akten mehr vorhanden. Auch ein Reichshofratsprotokoll über diesen Prozeß konnte nicht aufgefunden werden.

Vermutlich handelte es sich bei dem vorliegenden Rechtsstreit um einen sogenannten Mandatsprozeß, auch summarisches Verfahren genannt, bei welchem im Gegensatz zum Zitationsprozeß die Sache ohne vorherige Anhörung des Beklagten durch kaiserlichen Befehl entschieden wurde.[23] Für diese Annahme spricht nicht nur die Form der Entscheidung selbst,[24] sondern auch die Klageschrift mit dem beiliegenden Notariatsinstrument. Dabei ist zunächst hervorzuheben, daß sich aus der Titulatur der Klage nichts ableiten läßt; denn auch im Zitationsprozeß begann die Klageschrift nicht mit der Anrede des Präsidenten des Gerichts, sondern mit der Anrufung des Kaisers.[25] Im summarischen Verfahren war aber mit der sogenannten „Bescheinigung" eine einfachere Beweisführung zugelassen, wobei jedoch nur die Vorlage von Urkunden, und nicht die Angabe von Zeugen für eine Bescheinigung geeignet war.[26] Andererseits konnten aber auch, wie im vorliegenden Fall, notariell niedergelegte Zeugenaussagen als Urkunden zur Bescheinigung dienen. Sellert[27] nimmt in diesem Zusammenhang unter Hinweis auf § 80 des Jüngsten Reichsabschieds, der die Frage nach der Verifikation im Mandatsprozeß der „ Ermäßigung und Befriedung des Richters" überließ, wohl zurecht an, daß die Frage, ob eine Sache „etlicher massen" bescheinigt war oder nicht, im Ermessen des Gerichts gestanden habe. Unter diesem Gesichtspunkt vermochte sich der Reichshofrat oder an seiner Stelle der Kaiser auch über Unstimmigkeiten zwischen Klagebegehren und Bescheinigung hinwegzusetzen.

Die Entscheidungen im summarischen Verfahren waren grundsätzlich nur vorläufiger Art; Landgraf Ernst Ludwig hätte somit die Möglichkeit gehabt, sich durch entsprechendes Vorbringen gegen das kaiserliche Mandat zu wehren. Erfolgversprechend wäre ein solches Vorgehen aber nur dann gewesen, wenn Ernst Ludwig hätte dartun können, daß sich die Vorfälle in anderer als in der im Notariatsinstrument bekundeten Weise abgespielt hatten, er also einen anderen Sachverhalt vorgetragen und unter Beweis gestellt hätte.[28] Dazu sah sich der Landgraf offensichtlich außerstande, zumal er bereits in einem Schreiben vom 21. März 1730[29] dem Fürsten von Taxis mitgeteilt hatte, er, der Landgraf, habe zur Erhaltung seiner Postgerechtsame am 20. März 1730 die

kaiserlichen Stafetten durch seine Leute anhalten und den kaiserlichen Postillionen die Felleisen, die sie zu dem unberechtigterweise in der Residenz Darmstadt eingesetzten Postoffizialen Brücher hätten bringen wollen, zur Weiterbeförderung durch den hessen-darmstädtischen Postmeister Wunderlich abnehmen lassen. Hätte sich der Landgraf lediglich gegen die Rechtsauffassung des kaiserlichen Mandats gewendet, so hätte dies kaum Erfolg versprochen, da die Rechtsmeinung des Beklagten ohne zusätzliches Tatsachenvorbringen vom Reichshofrat nur wenig beachtet wurde.[30])

Ernst Ludwig unternahm nichts gegen das kaiserliche Mandat vom 4. Mai 1730, dachte aber auch nicht daran, dasselbe zu befolgen. Er ließ wenig später die „Fürstlich-Hessen-Darmstädtische Brief-Taxa" und am 12. März 1731 das „Fürstlich-Hessische-Post-Reglement" veröffentlichen.

Das Postreglement enthielt über die Vorschriften der Präliminar-Post-Verordnung hinausgehend genaue verwaltungsrechtliche und organisatorische Bestimmungen über Einrichtung und Betrieb der hessischen Landespost. Von entscheidender Bedeutung war dabei die Vorschrift der Ziffer VII, die ausgehend von der Feststellung, daß „in Postsachen das Beste des Publici vornehmlich darauf beruhet, daß die aneinander gräntzende Post-Aemter in guter Harmonie stehen", die Anweisung traf: „So sollen auch Unsere Postmeistere hierzu alles mögliche (wiewohl ohne praejudiz Unsers Fürstl. Regalis) beytragen/ und die correspondenzen und Wechselung mit denen benachbarten und anderen Post-Bureaux friedlich unterhalten".

Tatsächlich trat im Verhältnis der hessen-darmstädtischen Landespost zur taxisschen Reichspost eine gewisse Beruhigung ein. So vertrauten die Taxis 1732 dem Darmstädter Postmeister Wunderlich auch die kaiserlichen Postsendungen an, ohne ihn allerdings ausdrücklich in ihre Dienste zu nehmen. Bereits im Herbst 1730, also vor Erlaß des Postreglements, hatten der Darmstädter Regierungsrat von Wieger und der taxissche Beauftragte Haysdorff Verhandlungen über die Übernahme der kaiserlichen Poststation in Darmstadt durch Wunderlich geführt.[31]) Die Verhandlungen brachten kein Ergebnis. Auch später wurde offenbar eine ausdrückliche Vereinbarung nicht getroffen; jedenfalls geht aus den mir zugänglich gewesenen Unterlagen insoweit nichts hervor. Trotzdem behielten die Taxis die Route über Darmstadt bei und ließen die Stafetten und „Courirs" durch Wunderlich weiterbefördern. Wunderlich führte auch die Stafetten der Reichspost unter dem Namen „Hochfürstliches Hessen-Darmstädtisches Postamt", was zunächst Beschwer-

den anderer taxisscher Postmeister und eine Abmahnung durch den Fürsten von Taxis zur Folge hatte,[32] später aber geduldet wurde.

Auch in Friedberg besorgte der taxissche Postmeister Runckel außer der Reichspost daneben die hessen-darmstädtische Landespost,[33] obgleich in der Präliminar-Post-Verordnung noch ausdrücklich bestimmt worden war, daß eine „geeignete Person, die mit möglichster Vermeidung neuer Contradictionen mit denen Kayserlichen ausfindig zu machen sei", Postmeister werden sollte.[34]

Die Taxis ließen sich auf diese „Combinierung" der Reichspost mit der hessen-darmstädtischen Landespost als das kleinere Übel ein, da Kursveränderungen, insbesondere die von Berberich geplante Umlegung der Südroute über Dieburg unter Umgehung von Darmstadt erheblichen finanziellen Aufwand erfordert und wahrscheinlich im Ergebnis keinen Gewinn gebracht hätte.

Die Taxis waren auf der anderen Seite – wie auch das anschließende Kapitel zeigen wird – nicht ganz sieglos aus den Auseinandersetzungen mit Hessen-Darmstadt hervorgegangen. So hatte der Landgraf ursprünglich die Absicht, seine Landespost über die Grenzen seines Territoriums auszudehnen und wollte auch in Worms, Erfurt und Fulda hessen-darmstädtische Poststationen anlegen.[35] Mit der Anlegung der Poststation Worms wollte Hessen-Darmstadt offenbar in erster Linie die französische Korrespondenz an sich ziehen.[36] Die Absichten des Landgrafen scheiterten an dem Widerstand der entsprechenden Stadtverwaltungen, wobei die Taxis durch Vorstellungen bei den Magistraten dieser Städte entscheidenden Einfluß genommen hatten.[37] Auch das kaiserliche Mandat gegen Hessen-Darmstadt dürfte für die permanent ablehnende Haltung dieser Städte gegenüber den landgräflichen Absichten nicht ohne Bedeutung gewesen sein.

Das Postreglement enthielt – was in der Präliminar-Post-Verordnung noch nicht der Fall war – außerdem detaillierte Vorschriften zur Bekämpfung von Briefschmuggel, Portohinterziehungen und Beförderungen unter Umgehung postalischer Einrichtungen. Durch die Zersplitterung des Postwesens und den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Postverwaltungen wurden diese Ausschreitungen besonders begünstigt, so daß gesetzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich waren.[38] So wurden sogenannte „Bottenmeistereу-Controlleurs" eingesetzt, die in Gegenwart der Botenmeister die ankommenden Briefsäcke auf verbotene Briefe zu untersuchen und diese Briefe an sich

zu nehmen und abzuliefern hatten; der „Aufgeber" und der Botenmeister, der solche Briefe angenommen hatte, wurden bestraft (Ziffer XVIII des Postreglements). Den Kärchern, Butter-Führern, Leinwands-, Hühner- und anderen Viktualienhändlern wurde die Beförderung verschlossener Briefe „bey zehen Rthlr. Straffe oder Confiscation derer bey sich führenden und tragenden Waaren[39]) auch allenfalls incarcerirung" verboten (Ziffer XIX des Postreglements).

Anmerkungen:

1) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 166 ff.: Schreiben an den Fürsten v. Taxis vom 10. Juni 1725
2) FZA Postakten Nr. 2691, Bl. 61
3) FZA aaO., Bl. 56: Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis vom 12. Juli 1729
4) FZA aaO., Bl. 59 ff.: Notariatsinstrument vom 30. August 1729
5) FZA aaO., Bl. 65 ff.
6) FZA Postakten Nr. 2699, Bl. 2 ff.: Schreiben Berberichs v. 17. Februar 1730, durch welches er den Fürsten von Taxis von den Befehlen des Landgrafen in Kenntnis setzte.
7) FZA aaO., Bl. 11
8) FZA aaO., Bl. 71 ff.
9) FZA aaO., Bl. 27 ff.
10) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, S. 10/11
11) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 188
12) Köhler-Goldmann, S. 13
13) S. 11
14) FZA Postakten Nr. 2692, S. 231 ff., abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage VI (S. 75 ff.)
15) FZA Postakten Nr. 2692 als Beilage
16) Ich halte mich bei der Wiedergabe des wesentlichen Inhalts der Präliminar-Post-Verordnung an die Darstellung bei Köhler-Goldmann, S. 11/12
17) Vgl. oben Kap. 8, S. 39/40
18) FZA Postakten Nr. 2699, Bl. 31 ff.
19) FZA aaO., Bl. 63 ff.

20) Gemeint ist hier wieder das hessen-darmstädtische Palais in Frankfurt auf der Zeil

21) FZA Postakten Nr. 2699, Bl. 69 ff.

22) FZA Posturkunden Hessen-Darmstadt

23) Sellert, S. 96 ff.

24) vgl. Landes, S. 125 ff. (Urkundenanhang): Die dort wiedergegebenen Beispiele für kaiserliche Mandate in summarischen Verfahren vor dem Reichshofrat sind dem Mandat vom 4. Mai 1730 in der Form gleich

25) Sellert, S. 141

26) Sellert, S. 159 ff.

27) S. 162

28) Sellert, S. 100

29) FZA Postakten Nr. 2699, Bl. 84 ff.

30) Landes, S. 80

31) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 9

32) FZA aaO., Bl. 6 ff.

33) Kalberla, S. 29

34) Köhler-Goldmann, S. 11

35) FZA Postakten Nr. 2699, Bl. 7, 11, 27 ff., 63 ff.: mehrere Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis aus dem Jahre 1730

36) FZA aaO., Bl. 27 ff.: Schreiben Berberichs vom 23. März 1730

37) FZA aaO., Bl. 63 ff.: Schreiben Berberichs vom 9. April 1730

38) Köhler-Goldmann, S. 12

39) Die eingezogenen Waren bekamen der hessen-darmstädtische Fürstenhof und der Anzeiger je zur Hälfte.

Die Auseinandersetzungen um die Errichtung einer hessen-darmstädtischen Poststation in der Reichsstadt Wetzlar

Bereits in der Präliminar-Post-Verordnung vom 21. März 1730 hatte Ernst Ludwig die Einrichtung eines Botengangs von Gießen nach Wetzlar mit besonderem Postverwalter in der Reichsstadt angeordnet.[1] In Ziffer III des Postreglements vom 12. März 1731 forderte Ernst Ludwig sodann, „daß Unsere Postverwalterey in Wetzlar zu jedermanns Vergnügen und Beförderung der dasigen Correspondenz in bessere Aufnahm gebracht und erhalten werde".

Wetzlar war seit 1693 Sitz des Reichskammergerichts, so daß die Landesfürsten an eigenen Poststationen in der Reichsstadt besonders interessiert waren. So hatte Hessen-Kassel schon 1696 dort ein Postamt gegen den Widerstand der Taxis errichten lassen.[2] Landgraf Ernst Ludwig glaubte sich zur Anlegung einer eigenen Poststation in Wetzlar umso mehr berechtigt, als Hessen-Darmstadt seit 1636 die Schutzvogtei über die Stadt innehatte.[3]

So versuchten die Gießener Postmeister Oßwald und Thom den Posthalter Lind, der die hessen-kassel'sche Posthalterei in Wetzlar verwaltete, auch für die zu errichtende hessen-darmstädtische Posthalterei zu gewinnen. Sie waren mit ihm bereits übereingekommen, daß er die Briefe von und nach Gießen in Wetzlar bestellen bzw. einsammeln sollte, als am 31. März 1730 eine „Resolutio" des Wetzlarer Magistrats gegen Lind erging, wonach ihm unter Androhung des Verlustes seiner Bürgerschaft in Wetzlar anbefohlen wurde, „daß er sich in keinerlei Weise des ihm vom Posthalter Ohswald zu Gießen vermeßlich angetragenen Postwesens mehren oder sich hierunter gebrauchen lassen sollte".[4] Die Gegenvorstellung Linds gegen dieses Verbot vom 2. Mai 1730 wurde vom Magistrat abschlägig beschieden.[5]

Inzwischen war die Poststation in das Quartier des Darmstädter Leutnants in Wetzlar verlegt worden; die Bestellung und Einsammlung der Briefe geschah durch hessen-darmstädtische Soldaten,[6] ein Phänomen, welches in der Historie des Postwesens einmalig sein dürfte.

Da die Stadt Wetzlar hiergegen keine entscheidenden Schritte unternahm, ergriffen die Taxis ihrerseits die Initiative. Der Wetzlarer taxissche Postmei-

ster Löhr ließ zur Vorbereitung einer Klage beim Reichshofrat am 3. April 1731 ein Notariatsinstrument[7]) erstellen. Dieses enthielt als erstes die Erklärung Löhrs, er habe „zuverlässig vornommen", daß der Magistrat der Stadt Wetzlar bereit sei, ein hessen-darmstädtisches Postamt in der Reichsstadt errichten zu lassen; der Magistrat setze sich damit in Widerspruch zu seiner eigenen vor Jahresfrist gefaßten Resolution, eine solche Poststation nicht dulden zu wollen. Weiterhin war in das Notariatsinstrument eine Bestätigung des Wetzlarer Bürgermeisters Kuperschmid aufgenommen worden, daß die Gießener Postmeister Thom und Oßwald erst kürzlich einen erneuten Antrag auf Zulassung eines hessen-darmstädtischen Postamts beim Rat der Stadt Wetzlar gestellt hätten. Aus einem Schreiben Löhrs an den Frankfurter taxisschen Oberpostmeister von Berberich geht in Ergänzung hierzu hervor, daß die beiden Gießener Postmeister für den Fall einer nicht alsbaldigen positiven Antwort durch den Magistrat damit gedroht hatten, das Postamt gewaltsam errichten lassen zu wollen.[8])

Löhr übersandte das Notariatsinstrument an den Fürsten von Taxis, der unter dem 4.Mai 1731 Klage beim Reichshofrat in Wien erhob.[9])

Am 22. Mai 1731 erging daraufhin folgendes kaiserliche Mandat an die Stadt Wetzlar:[10])

„Carll der VI^{e} (- voller Titel -)
Wir haben Euch hierdurch gdst nicht verhalten wollen, und habet ihr aus dem anliegenden Memoriali des Fürsten von Thurn und Taxis Lbdn des mehreren gehorst zu ersehen, wasgestalten Uns derselbe alß Kayserl. General-Erb-Reichs-Postmeister im Röm.Reich und Niederlanden uthgst vorstellen laßen, daß des Landgraffen zu Heßen-Darmstatt Lbdn bey Euch abermahlen darauf bestehen, umb ein aignes Heßisches Post-comptoir in Unser und des Heyl. Reichs-Statt Wetzlar zu errichten; Nun ist Euch zwar auß Unseren Kayserl. Wahl-Capitulationen und denen hierauf sich gründenden publicirten Kayserl. General-Reichs-Post-Patenten sattsamb bekannt, was hierinnen wieder alle zu schmählerung Unseres Kayserl. Reichs-Post-Regalis gereichenden unternehmungen deutlich verordnet ist, nach deren Inhalt Wir auch solches Unser höchstes Kayserl. Reservatum in seinem esse, ohn gestattung einiger schmählerung zu erhalten gemeinet seynd; Gleichwie Wir aber auf erhaltene nachricht von solchem des Landgraffen Vorhaben vor nöthig ermessen, Euch hierüber Unsern Kayserl. Willen und meinung vermittels dieses Kayserl. Rescripts besonders zu eröffnen; Alßo befehlen wir Euch hiermit bey der in gemelten Kayserl. General-Reichs-Post-Patenten erhaltenen Straff, weder solche von

des Landgraffen zu Heßen-Darmstatt Lbdn vorhabende Errichtung eines Heßischen Post-comptoirs, noch andere neuerliche Post-Einführungen keines weeges, weder jetzo noch ins künftige zu gestatten. Worahn ihr Unseren ernstlichen Kayserl. Willen und Meinung vollbringet, und Wir etc. Laxenburg, den 22. Mai 1731".

Über den Verlauf dieses Rechtsstreites sind wie im Falle der Klage gegen Hessen-Darmstadt beim Haus-, Hof- und Staatsarchiv in Wien keine Akten und Reichshofratprotokolle mehr auffindbar. Es dürfte sich aber auch hier um einen Mandatsprozeß gehandelt haben.[11])

Die Stadt Wetzlar sah sich jedoch außerstande, den kaiserlichen Befehl gegenüber Hessen-Darmstadt durchzusetzen. Aus einer notariellen Erklärung des „Bürgermeisters und Rathes der Kayserl. und des Heyl. Reiches freyen Stadt Wetzlar" vom 15. Januar 1732[12]) geht vorher, daß die Stadt zwar Hessen-Darmstadt die Weiterbetreibung des Post-Comtoirs untersagt hatte, Hessen-Darmstadt sich aber dadurch nicht beirren ließ und fortfuhr, die Postbestellung durch bewaffnete Soldaten vornehmen zu lassen. Die Unregelmäßigkeiten könnten, so heißt es in der Erklärung weiter, nur mit kaiserlicher Hilfe ausgeräumt werden, zumal Hessen-Darmstadt auch in anderer Weise in kaiserliche Postreservate eingegriffen habe.[13]) Die Stadt Wetzlar lehne es jedenfalls ab, den Gewalttätigkeiten von seiten Darmstadts gleichfalls mit Gewalt zu begegnen.[14]) Bei dieser Einstellung dürfte natürlich die Tatsache, daß der Landgraf von Hessen-Darmstadt die Schutzvogtei über die Reichsstadt besaß, eine erhebliche Rolle gespielt haben. Der taxissche Oberpostmeister von Berberich zeigte Verständnis für die Verhaltensweise des Magistrats, beklagte jedoch in einem Schreiben vom 20. Januar 1732[15]) an den Fürsten von Taxis die dem kaiserlichen Postregal dadurch entstandenen Schäden und wies darauf hin, daß noch weitere Präjudizien zu befürchten seien. Es bat den Fürsten darum, beim Kaiser Hilfe anzufordern.[16])

Die Verlegung der hessen-darmstädtischen Poststation ins Quartier des Darmstädter Leutnants und die Postbestellung durch Soldaten konnten keine Dauerlösung darstellen. Andererseits war kein Wetzlarer Bürger bereit, sich gegen die eigene Stadtverwaltung zu stellen und die hessen-darmstädtische Posthalterei zu übernehmen. Der mit den Postangelegenheiten betraute hessen-kassel'sche Beauftragte Moseler von Lisberg machte in einer Relation vom 20. September 1732[17]) den Vorschlag, beide hessische Fürstenhäuser sollten in Wetzlar einen gemeinsamen Posthalter bestellen. Die mir zugänglich gewesenen Unterlagen enthalten keinen Hinweis darauf, daß dieser Vorschlag zur Ausführung

gekommen ist.[18] Feststeht, daß nunmehr Hessen-Kassel versuchte, sein Post-Comtoir in Wetzlar zu erweitern und deswegen starker taxisscher Angriffe ausgesetzt war.[19] Am 1. September 1733[20] und 24. Mai 1734[21] ergingen kaiserliche Reskripte an die Stadt Wetzlar, in der Reichsstadt kein hessen-kassel'sches Postamt noch andere „neuerliche Post-Einführung oder Post-Comptoirs" zu dulden. Der Umstand, daß diese Reskripte ausdrücklich auf das Mandat vom 22. Mai 1731 Bezug nehmen und im Reskript vom 1. September 1733 sogar gesagt wird, das Mandat vom 22. Mai 1731 sei „in simili casu" erlassen worden, läßt nicht darauf schließen, daß Hessen-Darmstadt an dem hessen-kassel'schen Postamt in Wetzlar in irgendeiner Form beteiligt gewesen sei. Vielmehr dürften mit dem „in simili casu" und der Bezugnahme lediglich gemeint gewesen sein, daß auch das Mandat vom 22. Mai 1731 wegen der Errichtung einer landesherrlichen Poststation in der Reichsstadt Wetzlar erlassen worden war.

Während die hessen-kassel'sche Poststation trotz taxisscher Angriffe weiterhin in Wetzlar bestehen blieb,[22] hören wir in der Folgezeit von einem hessen-darmstädtischen Postamt in der Reichsstadt nichts mehr, so daß davon ausgegangen werden kann, daß es den Taxis im Ergebnis doch gelungen ist, die endgültige Errichtung eines solchen Postamts zu vereiteln. Hessen-Darmstadt mußte demnach auch in Zukunft die Postbestellung in Wetzlar durch die Reichspost oder Hessen-Kassel vornehmen lassen. Für diese Annahme spricht auch ein Schreiben Berberichs vom 6. Juli 1750[23] an den Fürsten von Taxis, in welchem die Befürchtung ausgesprochen wird, Hessen-Darmstadt werde in Wetzlar ein eigenes Postamt errichten.

Daß es Hessen-Darmstadt auch künftig nicht gelang, eine Poststelle in Wetzlar zu begründen, ergibt sich aus einer Aufstellung der Postverbindungen nach Darmstadt und Gießen für das Jahr 1804.[24] Dort heißt es hinsichtlich der Postverbindung Gießen-Wetzlar, daß Dienstags und Samstags ein Fußbote ein Briefpaket von der „Kaiserlichen Post" in Wetzlar nach Gießen bringe.

Anmerkungen:

1) vgl. oben Kap. 14, S. 83/84

2) vgl. oben Kap. 13, S. 76

3) FZA Postakten Nr. 2692, Bl. 281: Schreiben des Wetzlarer taxisschen Postmeisters Löhr an Berberich v. 4. April 1731 über das Vorgehen Hessen-Darmstadts in Wetzlar.

4) FZA aaO., Bl. 302 ff.

5) FZA aaO., Bl. 318

6) FZA aaO., Bl. 199 ff.: Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis vom 12. Oktober 1730

7) FZA aaO., Bl. 291 ff.

8) FZA aaO., Bl. 281: Schreiben vom 4. April 1731

9) FZA aaO., Bl. 295/296

10) FZA aaO., Bl. 287 ff.

11) vgl. oben Kap. 14, S. 87

12) FZA aaO., Bl. 272 ff.

13) Um welche Art Eingriffe es sich dabei handelte, geht aus dem Schreiben nicht hervor.

14) Wörtlich heißt es: „vim vi repellirte"

15) FZA aaO., Bl. 271

16) Ob Berberich dabei an militärische Hilfe dachte, geht aus dem Inhalt des Schreibens nicht hervor.

17) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5, Nr. 9508, Bl. 3

18) Die die hessen-kassel'sche Poststation in Wetzlar in der in Frage kommenden Zeit betreffenden Akten des Staatsarchivs Marburg, Bestand 5 Nr. 18 679, 18 700, 18 701 und 9465, wurden von mir zur Klärung dieser Frage durchgesehen.

19) Staatsarchiv Marburg, Bestand 5 Nr. 18 679

20) Moser, § 160 (S. 251)

21) Moser, ebenda (S. 252)

22) Wießner, S. 17

23) FZA Postakten 2693, Bl. 114 ff.

24) Köhler-Goldmann, S. 26

16. Kapitel

Die Konvention zwischen Hessen-Darmstadt und den Taxis im Jahre 1744

Die Beruhigung, die zwischen Hessen-Darmstadt und den Taxis im Kampf um das Postregal eingetreten war, erlaubte alsbald Verhandlungen über die „Combination" der hessischen Landespost und der Reichspost in den Darmstädter Landen. Die Initiative ging von Ernst Ludwig aus, der bereits am 25. August 1733 dem taxisschen Oberpostmeister von Berberich seine Gedanken über eine solche Koordinierung schriftlich mitteilte.[1] Der Landgraf schlug die Errichtung eines Gesamtpostamtes in Gießen zur Portoabrechnung vor, wollte die Postbeamten vom jeweiligen Landesherrn ernennen und beeidigen lassen und unterbreitete genaue Pläne über Postenführung und Portoverteilung. Der Vorschlag fand keine Resonanz bei den Taxis. Einen weiteren Vorstoß machte der Landgraf im Jahre 1736, als er durch Schreiben vom 29. August[2] die Pächter des hessen-darmstädtischen Postwesens Oßwald und Thom aufforderte, mit dem taxisschen Geheimen Rat von Berberich und dem Frankfurter taxisschen Postverwalter Roth ein „Combinations-Project zu entwerffen und dasselbe demnechst ad deliberandum et ratificandum einzuschicken". Noch scheuten aber die Taxis offenbar davor zurück, Hessen-Darmstadt im Postwesen als gleichberechtigten Verhandlungspartner anzuerkennen.

Erst 1743, als die Darmstädter Postmeisterstelle nach dem Tode Wunderlichs neu zu besetzen war, ließen die Taxis den ernsthaften Willen erkennen, mit Hessen-Darmstadt zu einer Einigung zu kommen. Für Hessen-Darmstadt war der Geheime Kammerrat von Wieger mit der Verhandlungsführung beauftragt, während für die Taxis ihr Frankfurter Oberpostmeister von Berberich tätig wurde, der aus diesem Anlaß für einige Monate in Darmstadt Quartier bezog.

Zwischenzeitlich war Ludwig VIII. (1739 bis 1768) seinem 1739 verstorbenen Vater in der Regierung gefolgt; Ludwig blieb zeit seines Lebens dem Kaiserhaus Habsburg freundschaftlich verbunden. Die Schuldenlast, die Ernst Ludwig hinterlassen hatte, wurde während der Regierung Ludwigs VIII. noch größer.[3] Gerade deshalb glaubten sich die Taxis gegenüber Hessen-Darmstadt in starker Position. So schrieb Berberich am 13. Dezember 1743[4] an den Fürsten von Taxis, es stehe außer Zweifel, daß das Postamt in Darmstadt

„ohne kräfftigen beytritt des Kayserl. Reichs-Ober-Post Ambts Franckfurth nimmermehr zu einigem aufnahm gelangen könne". Sollte „daselbe künftighin diejenige Mittel versagen, durch welche das Postambt in seiner bisherigen consistenz ist erhalten worden, so folget von selbten, daß es endlich ganz und ohne Hoffnung zu grund gehen muß". Demzufolge sei der Zeitpunkt günstig, in den hessen-darmstädtischen Landen kaiserliche Posten anzulegen und mit dem Landgrafen einen entsprechenden „Vergleich, recessus oder tractat" herbeizuführen; „desgleichen tractaten seyend fast mit allen benachbarten Fürsten geschlossen worden".[5] Der hessen-darmstädtische Verhandlungskommissarius von Wieger legte seine Vorstellungen über das tractat erstmals im Schreiben an Berberich vom 14. Dezember 1743[6] dar und führte aus, der zu schließende Vertrag könne nur die Neueinrichtung der Darmstädter Station und des Kurses in den Landen diesseits des Maines betreffen, nicht dagegen das Postwesen im Oberfürstentum und jenseits des Maines[7], „welches sich in gutem Zustand befinde". Andererseits sei dem Landgrafen auch hinsichtlich des Postwesens in der Obergrafschaft nicht zuzumuten, andere „Dispositionen" zu treffen als seine Vorfahren. Insbesondere könne er unter keinen Umständen die Einführung einer fremden Livree zulassen.

Die Taxis waren nicht bereit, sich den hessen-darmstädtischen Forderungen zu beugen. Sie verlangten die Einbeziehung des gesamten Territoriums, also auch des Oberfürstentums, die Abschaffung aller Provinzialposten und der hessen-darmstädtischen Livree sowie die Unterstellung aller Postbeamten unter die Befehlsgewalt des Fürsten von Taxis. Berberich wies in den Verhandlungen ausdrücklich darauf hin, daß das Postamt Darmstadt ohne Unterstützung des Oberpostamts Frankfurt nicht existieren könne und daß man im Falle des Scheiterns der Verhandlungen den Reichspostkurs über Darmstadt auf eine andere Route verlegen und die Portofreiheit für den hessen-darmstädtischen Fürstenhof abschaffen werde. Der hessen-darmstädtische Beauftragte Wieger erklärte demgegenüber, der Landgraf werde lieber 5000 bis 6000 Reichstaler „drangeben, als sich des Postregalis begeben". Im Schreiben vom 17. Dezember 1743[8] teilte Berberich dem Fürsten von Taxis den Verlauf der soeben geschilderten Verhandlung mit Wieger mit und fragte zugleich an, ob der Fürst, auch wenn „nicht mehr zu erreichen sei", mit einer Konvention einverstanden wäre, oder ob man nunmehr mit der Kursverlegung und der Einbeziehung des Portos vom Darmstädter Fürstenhof beginnen solle. Für den Fall der Kursverlegung bat Berberich den Fürsten, beim Kaiser in Wien ein Dekret hierfür zu erwirken.

Wieger bekräftigte den hessen-darmstädtischen Standpunkt nochmals in einem Schreiben vom 21. Dezember 1743[9]) mit dem Hinweis, man fühle sich an den Revers von 1695 in keiner Weise gebunden. Zugleich legte er mit diesem Schreiben einen Vertragsentwurf[10]) vor, der lediglich das Postwesen in der Obergrafschaft zum Gegenstand hatte. Danach sollte eine Person, auf die man sich geeinigt hatte, vom Landgrafen zum Postmeister in Darmstadt ernannt und unter Beibehaltung der hessen-darmstädtischen Livree den kaiserlichen Briefpostkurs bestellen. Für die Einhaltung dieser Pflichten und für die zur Übernahme der kaiserlichen Poststelle erforderliche Kaution wollte der Landgraf einstehen. Als Gegenleistung sollte die Portofreiheit im bisherigen Umfange bestätigt werden.

Die Taxis erkannten, daß Hessen-Darmstadt von seinem Standpunkt nicht abgehen würde. Um die ordnungsgemäße Beförderung der kaiserlichen Post zu sichern, bestellten sie Anfang des Jahres 1744 einen eigenen Posthalter in Darmstadt, und zwar den Johann Heinrich Gruber.[11]) Hessen-Darmstadt ernannte seinerseits den Expeditionsrat Bieler zum Landespostmeister[12]) und bestand zugleich darauf, daß das kaiserliche und das hessen-darmstädtische Postamt von ein und derselben Person besorgt wurden.[13]) Daraus ging eindeutig hervor, daß Hessen-Darmstadt den Gruber als Posthalter nicht anerkennen würde.

Die Taxis versuchten nunmehr den Darmstädter Fürstenhof dadurch „auf andere Gedanken zu bringen", daß sie die Verlegung der Postroute nach Süden unter Umgehung Darmstadts durch den Odenwald ernsthaft in Angriff nahmen.[14]) Desgleichen plante Berberich auch die Umlegung der Route nach dem Norden unter Umgehung Gießens durch das Gebiet des Grafen von Hohensolms.[15]) Um beim Fürsten von Taxis die geplanten Verlegungen durchzusetzen, hatte Berberich alle im Januar und Februar 1744 in Darmstadt abgegangenen und angekommenen portofreien Briefe aufnotieren lassen und daraus einen Einnahmeverlust für die Reichspost von 1800 bis 2000 Gulden jährlich errechnet.[16])

Im April 1744 wurden dann die ersten taxisschen Postritte durch den Odenwald über Oberroden, Lengfeld geführt.[17]) Die Umlegung wurde einesteils dadurch begünstigt, daß sich die Taxis in der mit Kurpfalz 1743 geschlossenen Konvention verpflichtet hatten, eine Route über Fürth im Odenwald bis Otzberg und Umstadt zu unterhalten,[18]) so daß der von Frankfurt nach Süden laufende Kurs damit koordiniert werden konnte. Die Kursänderung

bereitete jedoch insofern Schwierigkeiten, als die Straßen auf der Strecke über Oberroden bis Lengfeld in sehr schlechtem Zustand waren; die Postwagen mußten nach wie vor über Darmstadt laufen, wo Schwierigkeiten bei der Abfertigung befürchtet werden mußten und wohl auch bereits zu beklagen waren.[19]

Die Verbesserung der Straßen auf dem Umgehungskurs hätte erheblichen finanziellen und zeitlichen Aufwand erfordert, so daß sich die Taxis schließlich zumindest teilweise den hessen-darmstädtischen Forderungen beugten und unter Aussparung des Postwesens im Oberfürstentum und Frankfurt mit dem Landgrafen eine Vereinbarung über die Post in der Obergrafschaft, insbesondere über die Poststation in der Residenz Darmstadt, schlossen. Der mit „Convention wegen Bestellung des Postwesens in den Hochfürstlich Darmstädtischen Landen"[20] betitelte Vertrag wurde unter dem Datum des 28. April 1744 von dem Hochfürstlich Hessen-Darmstädtischen Kommissarius Baron Teuffel von Pürckensee und dem Taxisschen Kommissarius Graf von Berberich unterzeichnet. Am 21. Mai 1744 tauschten Baron Teuffel von Pürckensee für Hessen-Darmstadt und der Fürstlich Taxissche Geheimrat von Lilien sowie der Fürstlich Taxissche geheime Secretarius von Kirchmayer für den Fürsten von Taxis die „ratificirten Exemplarien" des Vertrages aus; über diesen Vorgang wurde ein „Actum"[21] erstellt, welches noch einige ergänzende Abmachungen enthielt.

In Ziffer I der „Convention" versprach der Fürst von Taxis, dem vom Landgrafen zum Landespostmeister ernannten Hochfürstlich Darmstädtischen Kammer Rat Bieler, „nachdem derselbe dem Kaiserlichen Reichs-Erb-Post-Generalrat der Kaiserlichen Spedition halber und dieser Convention in allen Punkten gemäß sich schriftlich aydlich reversiret haben wird, die Kaiserliche Briefpostverwalterei zu Darmstadt übertragen und von ihm besorgen zu lassen". Zugleich wurde festgelegt, daß auch die Nachfolger Bielers salvis juribus regalis postarum imperialium vom Landgrafen ernannt und auf den Fürsten von Taxis vereidigt und verpflichtet werden sollten. Nur für den Fall, daß der Landgraf die erforderliche Ernennung eines neuen Postmeisters verzögern sollte, sollte das Erb-General-Reichs-Ober-Postamt berechtigt sein, „die nötigen Verfügungen zu pflichtmäßiger Besorgung der Kaiserlichen Briefpost-Spedition zu veranstalten".

Der Inhaber der kaiserlichen Briefpostverwalterei in Darmstadt besaß somit eine eigenartige Zwitterstellung. Er wurde vom Landgrafen, dessen Untertan er war, zum Posthalter ernannt, jedoch auf den Fürsten von Taxis vereidigt

und war demzufolge taxisscher Beamter. Da auch der Diensteid dies berücksichtigte und mit den Worten begann „Mein gnädigster Fürst und Herr Ihro haben gefallen lassen, Dero Postverwalterey zu Darmstadt Mir . . . . zu übertragen und anzuvertrauen, fort zu Dero Postverwalter daselbsten mich zu ernennen . . . ",[22]) kann davon ausgegangen werden, daß Bieler und seine Nachfolger zwei vorgesetzte Behörden hatten, und zwar den Fürsten von Taxis und den hessen-darmstädtischen Landgrafen. Dies wird von Grosse[23]) auch für die kurpfälzischen Postbeamten nach Abschluß der Konvention zwischen Kurpfalz und den Taxis im Jahre 1743 angenommen. Der Diensteid der pfälzischen lautete ähnlich wie derjenige des taxisschen Postverwalters in Darmstadt.

Über seine Dienstobliegenheiten als kaiserlicher Reichs-Postverwalter in Darmstadt erging an Bieler eine unter dem Datum des 15. Juni 1744 abgefaßte aus 15 Artikeln bestehende „Instruktion"[24]) des Fürsten Alexander von Thurn und Taxis, wobei Artikel 15 ausdrücklich befahl, daß Bieler allen in der Instruktion „enthaltenen Punkten so pflichtschuldigst nachzukommen" habe, „als wären solche von Wort zu Wort in der abgelegten Eydes-Formel enthalten". Er mußte für die pünktliche Abfahrt sämtlicher Posten (Artikel 2), für die Bekanntmachung ihrer Ankunfts- und Abgangszeiten (Artikel 4) und für die Veröffentlichung der „Brieftaxa" sorgen (Artikel 5). Bei Ankunft und Abgang der Posten sollte er nachsehen, „ob alle in dem Stundenzettel annotirte Briefe und Paqueter vorhanden waren und ob sothane Paqueter ohnverletzt sich befänden" (Artikel 1). Über das „eingehende Porto hatte er eine exacte und genaue Notiz zu halten und Brieffe, vor welche kein Porto erhoben worden, besonders, und zwar Stück weiß im Correspondenzzettel sowohl, als in dem darüber haltenden Manuali anzumerken" (Artikel 6). Zur Verhütung von Portohinterziehungen hatte Bieler mit einem Beauftragten der hessischen Regierung monatlich ein- oder zweimal die „Kärcher, Kutscher, Fuhrleute und Botten zu visitieren" (Artikel 13). „Pro Salario der Brief-Distribution" erhielt Bieler „die Halbschied des eingehenden Briefportos; wegen Führung der Kaiserlichen Postwägen, sowohl des Fahrgeldes als des Speditions douceur halber," hatte er sich „mit demjenigen Gehalt zu begnügen, was anderen Kayserlichen Reichs-Post-Stationen a proportion der Distanz und der wohl hergebrachten Observanz nach ausgeworffen worden" (Artikel 7 und 15).[25])

In Ziffer II der „Convention" verpflichtete sich der Landgraf, der „Kaiserlichen Briefpostverwalterei allen landesherrlichen Schutz und Beystand ange-

deyen und befördern zu lassen" und nicht zu dulden, daß mit „ausländischen Posten und Botten in der Obergrafschaft angebunden noch den Fuhrleuten, Kärchern und Kutschern die Sammlung und Distribuirung derer Briefe erlaubt werde". Die Taxis legten auf diese allgemeine Verpflichtungserklärung des Landgrafen großen Wert und verlangten zunächst sogar die Bezugnahme auf den Revers Ernst Ludwigs vom 4. Dezember 1695,[26] was jedoch von Hessen-Darmstadt nicht akzeptiert wurde.

Ziffer III der „Convention" enthielt die Zusage des Fürsten von Taxis, den Postkurs über Darmstadt „ohnverändert wie bisher zu belassen" und außerdem auch „den sogenannten Metzer Kaiserlichen Postwagen[27] von nun an über Darmstadt gehen zu lassen". Durch Ziffer IV der „Convention" wurde das Brieffreitum für den Landgrafen und eine Reihe weiterer im einzelnen aufgezählte Personen in seinem bisherigen Umfang bestätigt.

Durch die Errichtung der kaiserlichen Poststation in Darmstadt wurde die seither dort befindliche hessen-darmstädtische Landespoststation praktisch aufgehoben. Zwar enthielt die „Convention" keine ausdrückliche Bestimmung über diesen Punkt. Die soeben aufgezeigte Folge ergibt sich jedoch aus Artikel 12 der „Instruktion". Dort wird unter Wiederholung der Ziffer II der „Convention" dem kaiserlichen Postverwalter anbefohlen, „sich mit keinen als Kayserlichen Posten in Correspondenz einzulassen, noch von jenen Brief zu empfangen oder an dieselben zu verschicken; Ja und da ihme aus dem dahiesigen Darmstädter[28] oder Hayner Hof[29] taxirte oder weiters gehende Briefe zukommen würden, so solle er die ersteren denen Reichs-Posten zu verrechnen, die andern aber gar remittiren, und den in Conventione enthaltenen Verbott darunter vorzuschützen gehalten sein". Die Vorschrift beinhaltet somit das Verbot, in Zukunft noch Amtshandlungen für Rechnung und im Namen der hessen-darmstädtischen Landespost vorzunehmen. Demzufolge sollten auch alle Postsendungen und -transporte von Darmstadt nach hessen-darmstädtischen Orten nicht mit der Landespost, sondern mit der Reichspost vorgenommen werden. Dies folgt auch aus der „Brief-Tax-Ordnung bey der Kayserlichen Postverwalterei Darmstadt" von 1744[30], in welcher sämtliche hessen-darmstädtischen Poststationen enthalten sind.

Schon recht bald kam es zwischen Bieler und den Taxis zu Schwierigkeiten. Mit Schreiben vom 26. Juli 1745[31] beschwerte sich der Fürst von Taxis beim Landgrafen über Bieler; dieser weigere sich, den „Metzer Postwagen" noch jemals zu führen, wenn ihm nicht der taxmäßige Lohn für die Pferde

sofort bar ausgezahlt werde. Bieler habe außerdem entgegen dem Verbot mit dem hessen-kassel'schen Postamt „angebunden" und Briefe nach Mannheim und anderen Orten „spedirt", daneben mit den Postämtern Heidelberg und Mannheim keine Abrechnungen gemacht[32] und schließlich den kaiserlichen Postwagen viele Stunden warten lassen und dem Conducteur die Pferde verweigert. Dem Bieler wurden durch Berberich Verweise erteilt.[33] Da sich sein Verhalten aber nicht besserte, verlangte der Fürst von Taxis vom Landgrafen die Entlassung Bielers. Der Landgraf entsprach, wie aus seinem Schreiben an den Fürsten vom 1. November 1745[34] hervorgeht, dieser Bitte und ernannte den Traubenwirt Immler zum neuen Postmeister in Darmstadt.

Wegen der Beeidigung Immlers und der ihm von Taxis zu erteilenden „Instruktion" kam es zwischen Hessen-Darmstadt und den Taxis zu Umstimmigkeiten. Hessen-Darmstadt hatte erkannt, daß die eidliche Verpflichtung Bielers und die diesem erteilte taxissche „Instruktion" eine starke Einschränkung der postalischen Rechte des Landgrafen mit sich gebracht hatte, wie sie in diesem Ausmaße in der „Convention" gar nicht vereinbart worden war. So übersandte der hessen-darmstädtische Beauftragte von Teuffel dem Frankfurter Oberpostmeister von Berberich eine zugunsten Hessen-Darmstadts veränderte „Instruktion" und zugleich auch eine in diesem Sinne veränderte Eidesformel.[35] In erster Linie forderte Teuffel die Streichung des Artikels 12 der „Instruktion" von den Worten „Also hat derselbe . . ." an bis zum Ende, da „davon nichts in der Conventione stehe" und dieser Passus „wider das von beyden Hochfürstlichen Häusern Hessen-Darmstadt und Hessen-Kassel notorie hergebrachte Post-Regali in ihren Fürstlichen Landen verstoße".[36] Berberich empfahl dem Fürsten von Taxis im Schreiben vom 22. Februar 1746[37], sich auf diese Veränderungen nicht einzulassen, da damit die „errichtete Convention völlig überhauffen geworffen" werde. Sollte Hessen-Darmstadt Schwierigkeiten machen, dann stehe noch immer der Weg durch den Odenwald offen.

Da Hessen-Darmstadt offenbar befürchtete, die Taxis würden ihre Drohung wahrmachen und den Kurs über die inzwischen verbesserten Straßen durch den Odenwald verlegen, ließ es zu, daß „Instruktion" und Eidesformel nur leicht verändert wurden und Immler demgemäß in taxissche Pflichten kam. Der umstrittene Artikel 12 der „Instruktion" lautete: „Also hat derselbe hierauf pflichtschuldigen obacht zu tragen, ja und da ihme aus dahiesigen Darmstädter und Hayner-Höffen oder auch von dahiesigen Agenten und sonstigen Particuliers weiter alß bis Darmstadt gehende Brieffe zukommen würden, so solle er solche unter Vorschüzung des in conventione enthalte-

nen Verbotts ad locum unde dem bedeuten zu remittiren gehalten seyn, daß derley brieffe dahier bey dem Kayserl. Reichs Ober-Post-Ambt aufzugeben wären."[38]) Hessen-Darmstadt verlangte allerdings eine schriftliche Versicherung des Fürsten von Taxis, daß mit dieser Bestimmung nicht den postalischen Rechten der Hochfürstlich Hessischen Häuser „zu nahe getretten", sondern „nur allem Unterschleiff und Schmälerung vorgetragen" werden solle.[39])

Dies alles konnte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich der Landgraf von Hessen-Darmstadt der Ausübung des Postregals in seiner Residenz Darmstadt begeben hatte. Während die hessen-darmstädtische Landespost, bedingt durch die Zubringerdienste der hessen-kassel'schen Post und auch der Reichspost, im Oberfürstentum eine immer stärkere Stellung bekam, waren die Stadt Darmstadt und die Obergrafschaft aus dem Netz der Landespost herausgelöst.

Die Entwicklung in der Obergrafschaft war nicht auf mangelndes Verhandlungsgeschick der hessen-darmstädtischen Regierung zurückzuführen, sondern erklärt sich allein aus der Vormachtstellung der taxisschen Reichspost südlich des Mains. Gegen den Widerstand der Taxis konnte im süddeutschen Raum kein Landesfürst eine eigene Territorialpost begründen, jedenfalls keinen finanziellen Gewinn mit einer solchen Post erzielen. Diese Erfahrung mußten auch größere Reichsstände als Hessen-Darmstadt, insbesondere Kurpfalz[40]) und Württemberg[41]) machen. Immerhin war es Hessen-Darmstadt gelungen, die taxissche Reichspost für mehr als ein Jahrzehnt aus Darmstadt fernzuhalten und die Post selbständig zu betreiben, bis finanzielle Schwierigkeiten und die Drohungen der Taxis, Darmstadt aus dem Verkehrsnetz zu „eliminieren", die „Convention" unerläßlich machten. Dabei kann Hessen-Darmstadt für sich in Anspruch nehmen, die den Umständen entsprechend größtmöglichen Vorteile für sich herausgeholt zu haben. Unverkennbar hatte der Landgraf durch den Vertragsabschluß nicht seine Rechte als Inhaber des Postregals aufgegeben, sondern lediglich dessen Ausübung in der Residenz Darmstadt und in der Obergrafschaft den Taxis überlassen.

Anfangs wollte man sich in Darmstadt mit der veränderten Situation noch nicht abfinden. So verweigerte der Darmstädter Posthalter der Reichspost mehrfach die Abwechslung der Pferde; auch verlangte man die „Abstellung des Kayserlichen Ambts-Insigels".[42]) Am 23. Februar 1748 verbot der Darmstädter Fürstenhof sogar dem Postmeister Immler, den Anordnungen des Ober-

postamts Frankfurt weiter Folge zu leisten.[43]) Schließlich sah man aber ein, daß gegen die Alleinherrschaft der taxisschen Post in Darmstadt nichts auszurichten war.

Anmerkungen:

1) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 25 ff.
2) FZA aaO., Bl. 44
3) Soldan, S. 170
4) FZA Postakten Nr. 2694, Bl. 77 ff.
5) So z.B. mit Kurpfalz am 15. Februar 1730, erneuert und geändert im Jahre 1743 (vgl. Grosse, S. 24/25)
6) FZA aaO., Bl. 83 ff.
7) Damit war auch die hessen-darmstädtische Poststation in Frankfurt gemeint.
8) FZA aaO., Bl. 90 ff.
9) FZA aaO., Bl. 107 ff.
10) FZA aaO., Bl. 109 ff.
11) FZA aaO., Bl. 121: Vereidigungsurkunde für Gruber v. 5. Januar 1744
12) FZA aaO., Bl. 129 ff.; Bieler soll nach diesem Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis vom 27. März 1744 in die „Jud-Süß-Inquisition" verwickelt gewesen sein.
13) FZA aaO., Bl. 119 ff.: Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis vom Jan.1744
14) FZA aaO., Bl. 142 ff.: Schreiben des Fürsten von Taxis vom 25. März 1744
15) FZA aaO., Bl. 129 ff.: vgl. Anm. 12
16) FZA aaO., ebenda
17) FZA aaO., Bl. 169: Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis vom 31. März 1744; FZA aaO., Bl. 175: Schreiben des Erzbischofs von Mainz an Taxis vom 26. April 1744
18) Grosse, S. 33; FZA aaO., Bl. 129 ff., hier Bl. 160
19) FZA aaO., Bl. 129 ff., hier Bl. 162
20) FZA aaO., Bl. 181 ff.; abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage VII (S. 82 ff.)
21) FZA aaO., Bl. 197 ff.; abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage VIII (S. 85 f.)
22) FZA aaO., Bl. 225: Diensteid für Bieler
23) S. 43

24) FZA aaO., Bl. 219 ff.; abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage IX (S. 87 ff.)

25) Was die Entlohnung der Postmeister für die Führung der kaiserlichen Postwägen angeht, bestanden allgemeine Vorschriften, die hier jedoch ohne Interesse sind.

26) vgl. das von den Taxis vorgeschlagene Conventions-Project in FZA aaO., Bl. 177 ff.

27) Diese Post war 1631 von van den Birghden eingerichtet worden (vgl. Faulhaber, S. 55).

28) = die hessen-darmstädtische Poststation in Frankfurt

29) = die hessen-kassel'sche Poststation in Frankfurt

30) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage X (S. 91 f.)

31) FZA aaO., Bl. 240 ff.

32) Diese Abrechnungen waren ihm gemäß Art. 14 der „Instruktion" für das „Postpaquet" nach Buschweiler vorgeschrieben. Näheres s. unten Kapitel 17

33) FZA aaO., Bl. 245

34) FZA aaO., Bl. 238

35) FZA Postakten Nr. 2701, Bl. 666 ff.

36) FZA aaO., ebenda, hier Bl. 673

37) FZA aaO., Bl. 665

38) FZA aaO., Bl. 748 ff., hier Bl. 753

39) FZA Postakten Nr. 2694, Bl. 264: Erklärung v. 27. Mai 1746

40) Vgl. Grosse

41) Vgl. Greiner

42) FZA aaO., Bl. 275: Schreiben Berberichs an den Fürsten von Taxis vom 19. Mai 1746

43) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 79 ff.

17. Kapitel

Die Postverbindung von Darmstadt in die Grafschaft Hanau-Lichtenberg

Die „Instruktion" für Bieler enthielt in Artikel 14 die Anweisung, den Postämtern Mannheim und Heidelberg, „die in Gefolg der mit Chur-Pfalz jüngsthin erneuerten Post-Convention ihre besonderen Eigenschaften haben", das Porto für die Weiterbeförderung des „Paquets von und nach Buschweiler" zu vergüten. Buschweiler – vielfach auch Buchsweiler genannt – war die Residenz der Grafschaft Hanau-Lichtenberg, die nach dem Aussterben des Hanauer Grafenhauses 1736 an den Prinzen Ludwig und späteren Landgrafen Ludwig IX. von Hessen-Darmstadt gefallen war.[1]) Der Erbprinz übernahm unter der Vormundschaft seines Vaters Ludwig VIII. sofort die Regierung der ererbten Grafschaft und residierte zunächst in Buschweiler, später dann in Pirmasens.[2])

Zwischen dem Hanauer Grafen und dem Frankfurter Oberpostmeister von Wetzel war am 14. Januar 1684 eine Vereinbarung über das Postwesen[3]) geschlossen worden, nachdem es vorher zu Störungen und Unstimmigkeiten gekommen war. In dieser Vereinbarung wurde den Mitgliedern des Grafenhauses sowie für die Kanzleipakete Portofreiheit zugesichert. Dafür versprach der Graf, „das Interesse des Löbl. Kayserl. Postamts in Dero Landen möglichen Dingen nach befördern zu helfen", und verpflichtete sich daneben, „zur Verhütung alles praejudizes und damit sich niemand anders auf diese Befreyung beziehen könne, zu einer recognition jährlich und jedes Jahres besonders a dato an 50 Reichsthaler in das Kayserl. Postamt zu Frankfurt zahlen zu lassen". Da nur die Grafschaft Hanau-Münzenberg zum Ober-Post-Amts-Distrikt Frankfurt gehörte, die Grafschaft Hanau-Lichtenberg dagegen über das außerhalb dieses Distrikts gelegene Postamt Kehl versorgt werden mußte, ergaben sich Zweifel, ob der von Wetzel als Frankfurter Oberpostmeister unterzeichnete Vertrag auch die Portofreiheit für die in Kehl aufgegebenen und ankommenden Briefe und Postsendungen mitumfaßte. Um diese Unstimmigkeiten auszuräumen, gab am 1. November 1702 der Fürst Eugenius Alexander von Thurn und Taxis unter Bezugnahme auf die Vereinbarung vom 14. Januar 1684 eine schriftliche Bestätigung[4]), daß auch die Regierung der Grafschaft Hanau-Lichtenberg das Portofreitum für die beim Postamt Kehl aufzugebenden und anzunehmenden Paquete und Briefe genießen solle.

Nach dem Ableben des letzten Hanauer Landgrafen und der damit verbundenen Aufhebung und Aufteilung der Grafschaft – Hanau-Münzenberg war zu Hessen-Kassel gekommen – gab es Auslegungsschwierigkeiten der geschlossenen Vereinbarungen. Artikel 14 der „Instruktion" für Bieler konnte keine endgültige Lösung darstellen, so daß Baron Teuffel von Pürckensee als Bevollmächtigter des Erbprinzen Ludwig und der für das Postamt Kehl als Oberpostmeister zu Augsburg zuständige taxissche Rat Johann Heinrich Heysdorff am 27. Mai 1746 folgende Vereinbarung schlossen:[5])

„Nachdeme des Herrn Erb-Prinzen zu Heßen-Darmstatt Hochfürstl. Dhlt. mir dem Fürstl. Heßen-Darmstätt. geheimten Regierungs Rath und Ober-Ambtmann gnädigst Committiret lauth vorgezeigter Vollmacht mit des Fürsten von Thurn und Taxis Dhlt. alß General Erb-Postmeister sich ratione der von Buschweiler nacher Darmstatt et vice versa lauffenden Correspondenz, und des davon an das Post-Ambt zu Kehl abzugebenden quanti gütlig zu vergleichen gnädigst Committirt; Alß ist mit dem Fürstl. Taxischen Rath und Oberpostmeistern zu Augsburg qua Deputate verabredet worden, daß sowohl quoad den Freythum, alß auch ratione des an das Postambt zu Kehl zu bezahlenden quanti a 50 Rthlr. es bey dem in Ao 1702 d. 1. November zu Wien errichtenden Convention seyn lediglich verbleiben haben, und die Heßen-Hanauischen-Lichtenbergischen würcklichen Räthe zwischen Darmstadt und Buschweiler brieff-porto frey seyn sollen; Wie dann alßo obbesagte Convention in alle puncten und Clausulen hiemit vollkommen renoviret, und de novo bekräfftiget wird. 2. Nachdeme aber auch seither einigen Jahren die vorhin stipulirte 50 Rthlr. von seithen Heßen-Hanau Lichtenberg nicht bezahlet worden, alß hat man sich weiters dahin verglichen, daß a dato nicht bezahlter obgedachter Summa von seithen Heßen-Hanau-Lichtenberg pro omni et omni dermahlen baar 100 Ducaten an das Post Ambt Kehl bezahlet werden sollen,wodurch alßo alle rückständige forderungen abgethan seyn, jedoch dergestalten, daß gleichwohlen a dato 1. January 1746 die stipulirte 50 Rthlr. pro nunc et in futurum jährlich bezahlt werden sollen; welches alßo bis zur gdgsten Ratification, welche innerhalb 6 Wochen erfolgen soll, von uns beeden endtes unterschriebenen Hochfürstl. und Fürstl. Deputatis verabredet worden.
actum Francfort den 27. May 1746"

Diese von Teuffel und Heysdorff unterzeichnete Vereinbarung wurde am 25. Juni 1746 durch die Unterschrift und das „Insigel" des Erbprinzen „ratificiret".

Aus Artikel 14 der „Instruktion'für Bieler geht nicht ganz klar hervor, in welcher Weise die Abrechnung mit den Postämtern Mannheim und Heidelberg erfolgen sollte. Jedenfalls scheint diese Vorschrift durch den Abschluß

der Vereinbarung vom 27. Mai 1746 überflüssig geworden zu sein; denn sie ist in der „Instruktion" für Bielers Nachfolger Immler nicht mehr enthalten.[6])

Anmerkungen:

1) vgl. oben Kap. 1

2) Soldan, S. 172 ff.

3) Urkunden-Abschriften des Bundespostmuseums, Sammlung der Verträge mit dem Großherzogtum Hessen über das Postwesen, Bl. 6 f. (noch nicht registermäßig erfaßt)

4) Urkunden des Bundespostmuseums, aaO., Bl. 10 f.

5) FZA Posturkunden Hessen-Darmstadt.

6) vgl. FZA Postakten Nr. 2701, Bl. 753

Das Postwesen in Hessen-Darmstadt in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des Kaiserreichs 1806

Mit den in den beiden letzten Kapiteln dargestellten Ereignissen kam eine Entwicklung zum Abschluß, die man als „Auseinandersetzungen grundsätzlicher Art um das Postregal in Hessen-Darmstadt" bezeichnen könnte. Die nun folgende Zeit bis zum Ende des Kaiserreichs brachte im Vergleich dazu nur noch „Positionskämpfe". Jede Seite, sowohl die Taxis als auch Hessen-Darmstadt, versuchte ihre Stellung auf Kosten des andern zu verbessern. Die Weiterentwicklung des Postwesens in den hessen-darmstädtischen Landen bis 1806, die im übrigen von Köhler-Goldmann[1]) bereits ausführlicher behandelt wurde, wird deshalb hier nur noch in großen Zügen wiedergegeben, wobei schwerpunktmäßig die Konflikte mit der taxisschen Reichspost — wie auch bisher — im Vordergrund stehen sollen.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erreichte die taxissche Postdynastie ihren rechtlichen und tatsächlichen Höhepunkt.[2]) Im Jahre 1744 war das Reichspostlehen von Kaiser Karl VII. (1742 bis 1745) zum Reichsthronlehen erklärt worden, und zehn Jahre später wurde dem jeweiligen Fürsten von Taxis entgegen der Protestation der Alt-Reichsfürsten Curiat- und Virilstimme im Reichsfürstenrat übertragen.[3]) Wie schon im dreißigjährigen Krieg, so nutzten die Taxis auch im siebenjährigen Krieg die Kriegswirren für ihre Ziele aus und vergrößerten ihr Postennetz auf Kosten der Landesfürsten mit Unterstützung des Reichshofrats, bei dem sie eine große Anzahl von Conclusa erwirkten.[4])

Hessen-Darmstadt, dem die wachsende Machtfülle der Taxis bereits aus Anlaß der „Convention" und ihrer Folgen bewußt geworden war, versuchte den Verlust der Poststation Darmstadt auf andere Weise wettzumachen. Dazu bot es sich an, der hessen-darmstädtischen Poststation in Frankfurt, die in den letzten Jahren zurückgegangen war,[5]) wieder größere Bedeutung zu verleihen. So übertrug der Landgraf Anfang des Jahres 1749 diese Poststation dem Frankfurter Bürger Klees. Dieser richtete den Fahrpostkurs Frankfurt-Darmstadt, der ursprünglich von Brandt geschaffen, in letzter Zeit aber offensichtlich kaum mehr betrieben worden war, als Ordinari-Post neu ein.

Die Darmstädter Post kam Montag, Dienstag, Donnerstag und Samstag früh um neun Uhr in Frankfurt im Hessischen Palais an und ging an denselben Tagen um drei Uhr nachmittags wieder nach Darmstadt ab.[6] Am 18. März 1749 erließ Ludwig VIII. ein Dekret[7], in welchem er alle landgräflichen Beamten und Diener aufforderte, „zu retablir und Wiederemporbringung dieser unserer Frankfurter Post-Station" die neue Post zu benutzen. In einem Schreiben vom 27. April 1749[8] an den Fürsten von Taxis bezeichnete Berberich dieses Unternehmen fast zynisch „als alle ersinnliche mühe zur aufnahmb Ihres vermeinten Regalis", verlangte aber zugleich die Erwirkung eines kaiserlichen Mandats zur endgültigen Beseitigung des hessen-darmstädtischen Poststalles in Frankfurt, da von dem Magistrat der Reichsstadt wegen der „gefährlichen Nachbarschaft" keine Maßnahmen gegen den Landgrafen zu erwarten seien. Inwieweit der Fürst von Taxis mit kaiserlicher Hilfe etwas gegen die hessen-darmstädtische Poststation unternahm, ist aus den erreichbaren Unterlagen nicht ersichtlich. Feststeht jedenfalls, daß die hessen-darmstädtische Poststation in Frankfurt bis 1808 bestanden hat.[9] Die Fahrpostverbindung selbst dürfte dagegen gegen die Konkurrenz der Reichspost kaum Chancen gehabt haben. Die Taxis ließen außer dem Metzer Postwagen in den nächsten Jahren auch noch den Postwagen nach Basel, wie es ihnen in Ziffer II der „Convention" anheimgestellt worden war, über Darmstadt laufen.[10] Auch der „Aussem'sche Postwagen"[11], den die Taxis 1774 von Kurpfalz durch Kauf erwarben,[12] ging über diese Strecke. Als 1799 Hessen-Darmstadt erneut eine Fahrpost zwischen Darmstadt und Frankfurt anzulegen versuchte, dürfte die von Klees im Jahre 1749 eingerichtete Fahrpost schon jahrelang nicht mehr in Betrieb gewesen sein.[13]

Die Reichspost nahm das durch den hessen-darmstädtischen Posthalter in Frankfurt Klees errichtete Konkurrenzunternehmen zum Anlaß, endlich den Postkurs von Frankfurt durch den Odenwald über Oberroden, Lengfeld, Reichelsheim, Fürth neben den Reichskursen über Darmstadt als Ordinari-Post anzulegen.[14]

Auch der in Pirmasens residierende Erbprinz versuchte dazu beizutragen, die Machtstellung der taxisschen Reichspost in Hessen-Darmstadt einzuschränken. So untersagte er im April 1758 dem taxisschen Postverwalter in Pirmasens namens Kalbfus die weitere Postannahme und Briefbestellung und befahl ihm, das kaiserliche Postschild an seinem Hause zu entfernen. Der Erbprinz erklärte, man brauche keinen Postverwalter vom kaiserlichen Oberpostamt, sondern könne sich selber einen „setzen".[15]

Die von Mac Adam im 18. Jahrhundert eingeführte Straßenbauweise, die die Anlegung von Kunststraßen bedeutend erleichterte und verbilligte, bewog auch Ludwig IX., der übrigens auch als Landgraf von Hessen-Darmstadt weiterhin in Pirmasens residierte,[16] auch in seinem Territorium die ersten Kunststraßen anzulegen.[17] Ludwig IX., der die Modernisierung seines Landes anstrebte, daneben aber auch die zerrütteten Staatsfinanzen wieder in Ordnung bringen wollte, nahm die Neuanlegung von Kunststraßen zum Anlaß, von den Benutzern Chausseegelder zu verlangen. Die taxissche Reichspost mußte erstmals im August 1769 bei der Durchfahrt durch Darmstadt ein solches Chausseegeld nach Maßgabe einer vom Landgrafen dafür erstellten gedruckten Tax-Ordnung entrichten, was sogleich zu einem Beschwerdeschreiben Berberichs an den hessen-darmstädtischen Fürstenhof führte.[18] Nach eingehenden Verhandlungen zwischen Taxis und dem Landgrafen gewährte Ludwig IX. im Juli 1772 schließlich dem Fürsten eine zehnjährige Befreiung von Chausseegeldern;[19] die schriftliche Zusicherung wurde unter dem 27. Juli 1772 erteilt.[20] Die Befreiung von Zoll- und Wagengeldern war der Reichspost bereits durch das aus Anlaß der Auswechslung der „ratficirten Conventionsexemplarien" errichtete „Actum" vom 21. Mai 1744[21] zugestanden worden.

Unstimmigkeiten gab es allerdings wegen des „Aussem'schen Postwagens", für den Hessen-Darmstadt auch nach seinem Übergang an die Taxis nach wie vor Zoll-, Wagen- und Chausseegeld erhob. Hessen-Darmstadt berief sich darauf, daß nur die bei Abschluß der Vereinbarungen in Händen der Reichspost befindlichen Linien Befreiung genießen könnten.[22] Das Verhalten Hessen-Darmstadts war im Hinblick auf die damalige Finanzmisere im Fürstenhof verständlich.[23] Der hessen-darmstädtische Kanzler Friedrich Karl von Moser[24], der sich zur Aufgabe gemacht hatte, den Staatshaushalt wieder in Ordnung zu bringen, war nicht bereit, auch nur auf die kleinste Einnahmequelle freiwillig zu verzichten. Diese Unnachgiebigkeit führte zunächst dazu, daß die Taxis entgegen der „Convention" den Metzer Postwagen nicht mehr durch Darmstadt laufen ließen, weshalb der hessen-darmstädtische Kanzler dem Fürsten von Taxis in dem bereits erwähnten Schreiben vom 31. August 1779[25] einseitigen Vertragsbruch vorwarf. Da es zu keiner Einigung kam und außerdem noch wegen der Fahrgebühren für den Aussem' schen Wagen Streit zwischen dem Darmstädter Posthalter und der Reichspost entstand, verbot schließlich der hessische Fürstenhof dem Aussem' schen Postwagen ein für allemal die Durchfahrt durch Darmstadt.[26] Die Taxis ließen sich aber auch dadurch nicht zur Zahlung von Zoll-, Wagen- und

Chausseegeldern sowie zur Erhöhung der Fahrgebühren für den Darmstädter Posthalter zwingen, sondern zogen von sich aus noch den Baseler Postwagen aus Darmstadt ab.[27]) Damit entstand in der Residenz ein Mangel an Beförderungsmöglichkeiten,[28]) den Hessen-Darmstadt im Jahre 1790 durch die Einführung einer „Diligence"[29]) von Darmstadt nach Frankfurt beheben wollte.[30]) Aus der Befürchtung heraus, Hessen-Darmstadt wolle die Diligence nach Mannheim und anderen Orten „extendiren" und mit den „Casseler Posten anbinden",[31]) verlangte die Kaiserliche Reichs-General-Post-Direction in Frankfurt durch „Pro Memoria" vom 30. November 1799[32]) unter ausdrücklicher Bezugnahme auf Ziffer II der „Convention" von Hessen-Darmstadt die „Einstellung der Diligence". Hessen-Darmstadt fügte sich der taxisschen Forderung, da als Ausgleich und Gegenleistung der Aussem' sche Postwagen, jetzt Heilbronner Postwagen genannt, wieder durch Darmstadt geführt wurde.[33]) Zwischen der General-Reichs-Post-Direction in Frankfurt und dem Darmstädter Posthalter wurde am 19. Januar 1801 ein Vertrag[34]) über die Entlohnung des Posthalters für die Führung der kaiserlichen Postwagen abgeschlossen, der auch die Fahrgebühren für den Heilbronner Postwagen regelte. Eine Bestimmung für Zoll-, Wagen- und Chausseegelder enthielt diese Abmachung nicht. Auch in den übrigen zugänglich gewesenen Unterlagen ist eine derartige Vereinbarung nicht enthalten. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, daß für den Heilbronner Postwagen die allgemeine Regelung galt, nämlich Befreiung von Zoll und Wagengeld gemäß dem „Actum" vom 21. Mai 1744, während Chausseegelder nach Maßgabe der bereits erwähnten Tax-Ordnung zu entrichten waren, da die zehnjährige Befreiung inzwischen abgelaufen war. Zoll- und Chausseegeldabgaben wurden in der Konvention zwischen Hessen-Darmstadt und den Taxis vom 28. April 1804 neu geregelt. Ein gesondertes Wagengeld wurde – offenbar weil die Fahrpost allmählich zur Regelpost geworden war – nach den Bestimmungen der Konvention aus dem Jahre 1804 nicht mehr erhoben.

Die Verbesserung der Straßen führte alsbald zu einer wesentlichen Zunahme des Verkehrs. Im Hinblick darauf konnte der Landgraf durch Dekret vom 10. Juli 1775[35]) die vom Postmeister Thom für die Betreibung der Landespost gezahlte jährliche Abgabe von 750 Gulden ab 1. Juli 1775 auf 1100 Gulden erhöhen. Zugleich übertrug der Landgraf dem Thom „auch die fernere Administrastion unserer von ihme eingerichteten sämtlichen Land-Brief-Post ad dies vitae". Wegen der Einschränkung des Landespostregals durch die „Convention" mit den Taxis von 1744 war für die Stationen Darmstadt und Frankfurt, die zumindest theoretisch zum Speditionsbereich des Post-

pächters Thom gehörten, eine Sonderregelung zugunsten Thoms nötig. Er sollte nach Ziffer 2 des Dekrets „von aller Nachforderung de praeterito wegen der hiesig und Frankfurter Station auch künftig ohnentgeltlicher Estaffette Spedition dispensiret seyn". Die zusätzlichen Einnahmen aus der Briefspedition der Postämter Frankfurt und Darmstadt sollten also nicht zur Verrechnung kommen, Thom mußte aber auch, wie sich aus Ziffer 4 des Dekrets ergibt, mögliche Verluste selbst tragen. Sinn der Vorschriften der Ziffer 2 und 4 dürfte jedoch vor allem gewesen sein, es dem Thom freizustellen, ob er die Frankfurter und Darmstädter Briefspedition, die gegen die taxissche Konkurrenz einen schweren Stand hatte, zusätzlich ausführen wollte.

Schließlich enthielt Ziffer 5 des Dekrets die Anordnung, „daß die Spedition in Ober-Roßbach zur Zeit beybehalten werden solle". Die Poststelle in Oberroßbach wurde 1750 eingerichtet.[36]) Oberroßbach beherbergte bereits das „Relais" der hessen-darmstädtischen Kanzleipost.[37]) Mit Begründung der hessen-darmstädtischen Landespost im Jahre 1730 verlegte man unter Auflösung der Poststelle in Oberroßbach das „Relais" nach Friedberg, wo es dem taxisschen Postmeister Runckel, der zugleich die Reichspoststelle verwaltete, anvertraut wurde.[38]) Die Wiedererrichtung einer hessen-darmstädtischen Poststation in Oberroßbach löste sowohl bei den Taxis als auch bei Hessen-Kassel die Befürchtung aus, daß die alte Route über Friedberg, wo sich sowohl ein taxissches als auch ein hessen-kassel'sches Postamt befand, dadurch stark beeinträchtigt, möglicherweise sogar ganz „eingehen" werde. Berberich unterrichtete den Fürsten von Taxis durch Schreiben vom 13.Mai 1750[39]) und schlug vor, mit Hessen-Kassel gemeinsam die Route nach Norden von Gießen abzuziehen und sie über Grüningen und Gilserberg zu führen. Darin liege taxisscherseits kein Verstoß gegen die „Convention" von 1744, da diese nur für das Oberfürstentum Geltung habe. Die taxisschen Verhandlungen mit Hessen-Kassel führten zu keinem Ergebnis.[40]) Hessen-Darmstadt ließ, wie Berberich in einem weiteren Schreiben an den Fürsten von Taxis vom 6. Juli 1750[41]) berichtete, außerdem das von Darmstadt in Friedberg ankommende Felleisen nicht mehr dem dortigen kaiserlichen Posthalter zur Weiterbeförderung nach Gießen zuleiten, sondern bestellte dafür den Friedberger Bürger Hameln. Berberich vermutete, man wolle auf diese Weise die neue Poststation in Oberroßbach wieder nach Friedberg zurückziehen und in der Reichsstadt eine dritte Postverwaltung errichten. Erst 1779 versuchte Hessen-Darmstadt eine eigene Poststation in Friedberg anzulegen; zugleich sollte die Poststelle in Oberroßbach wieder aufgelöst werden.[42]) Die Taxis

und der Magistrat der Reichsstadt widersetzten sich gemeinsam diesem Vorhaben. Hessen-Darmstadt gelang es nicht, diesen Widerstand zu brechen, so daß ein Landespostamt in Friedberg nicht begründet werden konnte. Erst 1803, nachdem Friedberg aufgrund des Reichsdeputationshauptschlusses zu Hessen-Darmstadt gekommen war, gelang es Hessen-Darmstadt, einen eignen Postmeister dort zu ernennen und die Station von Oberroßbach dorthin zu verlegen.[43])

Unter dem 10. Juli 1775 erließ Ludwig IX. noch ein weiteres Dekret,[44]) das detaillierte Anweisungen über das Portofreitum und gegen den Briefschmuggel enthielt. Zur Beseitigung von Unterschleifen und Mißbräuchen wurden die betreffenden Bestimmungen des Post-Reglements vom 12. März 1731 (Ziffer XI und XII), der „Convention" mit den Taxis vom 28. April 1744 (Ziffer IV) und die Übereinkunft mit Hessen-Kassel vom 22. März 1727 ausdrücklich in Erinnerung gebracht. Eine spezielle Regelung wurde für die Fahrpost Frankfurt-Eisenach getroffen. Zugleich wurde das Verbot „des wieder eingeschlichenen Briefsammelns, Führ- und Tragens, von denen Karcher, Hauderer, Butter-Führer, Leinwands-, Hühner- und andere Victualien-Träger, Hocken und Gängler erneuert und geschärft". Die Strafe für die unbefugte Beförderung von Briefen und Paketen unter 20 Pfund betrug einen Reichsthaler pro Stück, die Sendungen wurden außerdem „confiscirt und annulirt". Die Wachen und Torschreiber in Darmstadt und Gießen sowie die Zollbeamten wurden zu Visitationen ermächtigt. Den landesfürstlichen Beamten wurde befohlen, auf die Einhaltung der Vorschriften gegen den Briefschmuggel genau zu achten; bei Nachlässigkeit oder „Convenienz" wurden sie selbst als Übertreter dieser Bestimmungen behandelt und bestraft.

Mit den Auswirkungen der französischen Revolution auf das deutsche Reichsgebiet begann auch der Niedergang der taxisschen Reichspost.[45]) So führte der Frieden von Campo Formio, der im Jahre 1797 den ersten Koalitionskrieg gegen Frankreich beendete, zur Abtretung des linken Rheinufers an Frankreich.

Hessen-Darmstadt, das seit 1790 von Landgraf Ludwig X. (1790 bis 1830, seit 1806 Großherzog Ludwig I.) regiert wurde, hatte gleichfalls an diesem Krieg teilgenommen und verlor durch den Friedensschluß die linksrheinischen Gebiete der Grafschaft Hanau-Lichtenberg. Die Franzosen führten in den gewonnenen Territorien sofort französische Verwaltung und Gesetzgebung ein und übernahmen auch die Posten.[46]) Sie hoben die fahrenden Posten auf und gestalteten die Briefpost nach französischem Muster um.[47]) Am zweiten Koalitionskrieg nahm Hessen-Darmstadt, das 1799 mit Frankreich

einen Neutralitätsvertrag geschlossen hatte, nicht teil. Der Frieden von Luneville (1801) bestätigte den Rhein als Grenze zwischen Deutschland und Frankreich und versprach den durch die Abtretung des linken Rheinufers geschädigten Reichsfürsten Entschädigung durch Säkularisation sowie durch Einziehung freier Reichsstädte und Reichsdörfer. Durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 enthielt Hessen-Darmstadt eine Entschädigung, die das verlorene Gebiet bedeutend überstieg.[48]) Dem Fürsten von Taxis wurden als Ausgleich für die Einkünfte der Reichspost in den an Frankreich abgetretenen Provinzen mehrere Ländereien überwiesen; außerdem wurde ihm durch § 13 des Reichsdeputationshauptschlusses die Erhaltung der kaiserlichen Reichspost in dem zur Zeit des Luneviller Friedens bestehenden Zustande gewährleistet.[49])

Der Landgraf nahm sofort die neuen Gebietsteile in Besitz und teilte das Land am 30. Oktober 1803 in die drei Provinzen Starkenburg, Oberhessen und Westphalen ein. Jede Provinz erhielt eine Regierungsbehörde mit Sitz in Darmstadt, Gießen und Arnsberg.

Für das Landespostwesen wurden in Darmstadt eine General-Postkommission und in den drei Provinzialhauptstädten je eine Post-Deputation eingesetzt.[50]) Bei der geplanten Anlegung neuer Postkurse bereitete vor allem die Verbindung zur Provinz Westphalen besondere Schwierigkeiten. Hofrat Nebel, dem nach dem Tode seines Onkels, des Postmeisters Thom, das hessische Postwesen im Oberfürstentum, vom Landgrafen übertragen worden war, lehnte es ab, den Kurs nach Arnsberg über Frankfurt, Friedberg, Butzbach, Gießen, Biedenkopf und Meschede auf eigene Kosten zu betreiben und schlug vor, „das ganze Postwesen auf herrschaftliche Kosten anzufangen und für immer zu führen". Ludwig X. befahl diesem Vorschlag folgend am 26. Juli 1803 die Aufhebung des Briefpostbestandes in den alten Landen (Starkenburg und Oberhessen) und ordnete dafür eine neue erweiterte Landes-Brief-Post auf eigene Rechnung an, deren technische Leitung Nebel unter gleichzeitiger Ernennung zum Ober-Postmeister übertragen wurde. Nebel erarbeitete einen Plan für die Neugestaltung des fürstlichen Postwesens, dessen sofortige Ausführung der Landgraf anordnete. Für die Landes-Briefpost wurden drei Hauptbureaus in Darmstadt, Gießen und Arnsberg errichtet; ferner sollten dreißig Nebenbureaus, und zwar acht in Starkenburg, sieben in Oberhessen und fünfzehn in Westphalen geschaffen werden. Das Nebenbureau in Frankfurt, welches sich im hessischen Palais auf der Zeil befand, wurde vom Postsekretär Gern betrieben, dem zugleich auch die Spedition des Postwagens

Frankfurt-Eisenach oblag. Daneben wurden für Starkenburg in Dieburg[51], Seligenstadt[52], Heppenheim und Fürth im Odenwald Nebenbureaus begründet, während die geplante Anlegung von Landesposten in Waldmichelbach, Hirschhorn und Wimpfen offenbar wegen der schlechten Wegebeschaffenheit und wegen Unrentabilität unterblieb. In Oberhessen wurde unter Verlegung der Poststation Oberroßbach in Friedberg ein Nebenbureau errichtet; außerdem erhielten Butzbach, Grünberg und Alsfeld Nebenbureaus der hessen-darmstädtischen Landespost. Zwischen Darmstadt und Frankfurt wurde eine Diligence, wie sie bereits 1799 für kurze Zeit gelaufen war, fest eingerichtet. Am 14. Februar 1804 wurde diese Fahrpost bis Gießen verlängert. Eine „Extendirung" der Diligence bis Mannheim wurde, wie aus einem Schreiben der kaiserlichen General-Direction in Frankfurt vom 6. September 1803[53] hervorgeht, von Baden abgelehnt.

Wegen der Errichtung der Postverbindung nach Westphalen kam es zu Unstimmigkeiten mit den Taxis. Artikel 13 des Reichsdeputationshauptschlusses garantierte des Bestand der Reichsposten, wie sie zum Zeitpunkt des Luneviller Friedens vorhanden waren. Das Herzogtum Westphalen gehörte seinerzeit zum Verkehrsnetz der Taxis. Allerdings war, wie aus einem „Pro Memoria" der kaiserlichen General-Direction in Frankfurt an den für einige Zeit in Berlin weilenden Oberpostmeister Vrints-Berberich[54] vom 1. Oktober 1803[55] hervorgeht, die Route von Gießen nach Arnsberg und Lippstadt damals von der Reichspost nicht betrieben worden. Die Taxis glaubten sich jedoch auf die zwischen ihnen und dem Kurfürsten von Köln im Jahre 1792 mit Genehmigung der Herzoglich Westphälischen Landstände abgeschlossene Konvention stützen zu können. In Artikel 1 dieser Konvention hatte der Kurfürst von Köln als damaliger Herzog von Westphalen die Versicherung abgegeben, daß binnen 24 Jahren „neben der Fürstl.-Taxisschen keine fremde noch einheimische Postanstalten gestattet, auch auf den Post Routen keine ordinairi Boten aufgestellet werden sollen".[56] In dem angeführten „Pro Memoria" vertrat die taxissche General-Direction den Standpunkt, daß der Landgraf von Hessen-Darmstadt in die Rechte des Kurfürsten von Köln eingetreten sei und demnach auch dessen Verbindlichkeiten übernehmen müßte. Die Taxis betrachteten die Entwicklung mit umso größerer Sorge, als Hessen-Darmstadt von Lippstadt und Meschede aus Verbindungen mit den preußischen Posten herstellen wollte.[57] Preußen hatte bereits von sich aus die Initiative ergriffen und seinen Oberpostmeister Kellerhaus in Lippstadt beauftragt, mit Hessen-Darmstadt in Verbindung zu treten.[58]

Auch Frankreich konnte das Vorgehen Hessen-Darmstadts nicht billigen. Die französische Postverwaltung war grundsätzlich an der Erhaltung sämtlicher taxisscher Posten interessiert, da sie durch die Errichtung von Landesposten Nachteile für die französische Post, nämlich höhere Durchgangskosten und weniger zügige Beförderung, befürchtete. Frankreich trug diese Bedenken dem Landgrafen von Hessen-Darmstadt vor. Der hessische Minister von Barkhaus überreichte daraufhin am 31. Oktober 1803 dem französischen Vertreter in Darmstadt eine Denkschrift, die das Vorgehen seines Landesherrn in den hinzuerworbenen Gebieten zu rechtfertigen versuchte. In dieser Schrift wurde darauf Bezug genommen, daß den Landesherren das Recht auf Postenlegung durch die Reichstage und kaiserlichen Wahlkapitulationen zugestanden worden sei und daß Hessen-Darmstadt von diesem Recht von Anfang an Gebrauch gemacht und eine Zusammenarbeit mit den Taxis abgelehnt habe.[59])

Umgekehrt gaben sich auch die Taxis mit dem garantierten Besitzstand nicht zufrieden. Ihnen war daran gelegen, die Posten den Verkehrsbedürfnissen anzupassen und damit auch deren Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Sie hatten die Absicht, einen Teil der reitenden Posten durch sogenannte „Courirs des Malles"[60]) zu ersetzen. Bereits 1802 hatten sie einen entsprechenden Vorschlag und Antrag beim Landgrafen von Hessen-Darmstadt für die Strecke Frankfurt-Straßburg-Basel über Darmstadt-Heppenheim eingebracht.[61]) Dieses Ansinnen wurde von der hessen-darmstädtischen Regierung durch Schreiben vom 30. August 1803[62]) abgelehnt.

Zur Behebung sämtlicher Streitigkeiten schlossen Hessen-Darmstadt und der Fürst von Taxis eine „zweite Convention",[63]) die am 28. April 1804 für Hessen-Darmstadt von dem geheimen Referendarius Schmidt und dem Regierungsrat Carl du Bos Freiherr du Thil und für Taxis von dem wirklichen Hofrat bei dem Collegio der Generaldirektion der kaiserlichen Reichs-Posten Grub unterzeichnet wurde. In § 1 wurde zunächst die Convention vom 28. April 1744, „so fern sie nach dem jetzigen Zustand der Dinge noch anwendbar und durch den gegenwärtigen Vertrag keine Abänderungen und Modificationen erlitten hat, bestättiget", § 2 machte den § 13 des Reichsdeputationshauptschlusses ausdrücklich zum Inhalt und Ausgangspunkt der „zweiten Convention"; dem Landgrafen wurde untersagt, die seitherigen kaiserlichen Posten in irgendeiner Weise zu stören und zu beeinträchtigen. Zur Beilegung der Streitigkeiten um die Posten nach und in dem Herzogtum Westphalen einigte man sich darauf, daß der kaiserliche Reichs-Postverwalter in Meschede auch die zwischen Hessen-Darmstadt und Westphalen zu be-

fördernden landgräflichen Briefpakete und die Sammlung der Korrespondenzen nach Ortschaften, wohin keine direkten kaiserlichen Postrouten führten, aber landgräfliche Amtspakete „geschlossen wurden", besorgen sollte und aus diesem Grunde auf den Landgrafen vereidigt wurde (§ 3). Auch an anderen Orten mit bereits bestehenden kaiserlichen Poststellen sollten taxissche Postbeamte die landesherrliche Spedition mit wahrnehmen, wenn sich dort eine landgräfliche mit einer kaiserlichen Postlinie kreuzte (§ 4), während umgekehrt die landgräflichen Postmeister in Gießen und Butzbach verpflichtet waren, auch die kaiserliche Briefpost mit zu besorgen (§ 5). Zugleich bestimmte § 4 grundsätzlich, die Einrichtung landgräflicher „Communicationsanstalten" innerhalb seines Territoriums sei nicht als Beeinträchtigung der Gerechtsame des Fürsten von Taxis anzusehen. In § 6 verpflichteten sich die Taxis zur Einführung von Anschlüssen der Reichspost zur Landespost und zur wechselseitigen Vergütung der Auslagen. In § 8 gestand Hessen-Darmstadt der Reichspost die vorher verweigerte Einführung der „Courirs des Malles" auf der Strecke Frankfurt-Basel zu, wobei sich Taxis, um die landgräfliche Diligence Darmstadt-Frankfurt nicht zu beeinträchtigen, verpflichtete, keine „Effecten und Paquets" von Darmstadt nach Frankfurt und an den Kurstagen der Diligence keine Fahrgäste, die lediglich von Darmstadt nach Frankfurt oder umgekehrt reisen wollen, zu befördern. In § 9 wurde nochmals ausdrücklich die Einfahrt des Heilbronner Postwagens in die Residenz und seine Beförderung nach den im Vertrag vom 19. Januar 1801 vereinbarten Vergütungsrichtlinien zugestanden. Nach § 12 sollten zu Bediensteten der Reichspost nur landgräfliche Untertanen bestellt werden, wobei die Reichspostverwaltung auf landesherrliche Empfehlungen Rücksicht zu nehmen hatte. Die Gerichtsbarkeit über diese Bediensteten in den hessen-darmstädtischen Landen blieb dem Landgrafen vorbehalten. Lediglich in reinen Disziplinarangelegenheiten hatte das Erb-Post-Generalat die Gerichtsbarkeit, wobei es jedoch außer „Einhaltung der Besoldung und Dienstentsetzung" keine „Execution" selbst verfügen konnte, sondern die landesherrliche Behörde um Vollstreckung ersuchen mußte (§ 14). Für die auf den kaiserlichen fahrenden Posten beförderten zollpflichtigen Durchgangsgüter hatte Taxis eine jährliche Pauschsumme von 375 Gulden an die landgräfliche Zollkasse zu zahlen (§ 17). Das Chausseegeld für sämtliche kaiserliche Post- und Beiwagen wurde nach der Bespannung vermerkt und vierteljährlich entrichtet (§ 18). Die Taxis bestätigten das Portofreitum in dem bisherigen Umfange mit der Erweiterung, daß es einer Anzahl von Personen und Behörden im gesamten Reichspostgebiet zugestanden wurde (§ 10). Die hessen-darmstädtische Regierung verpflichtet sich demgegenüber,

Mißbräuche der Portofreiheit strengstens zu ahnden und insoweit auch das Interesse der Reichspost wahrzunehmen (§ 11). Die in Darmstadt zur Leitung des Landespostwesens errichtet Fürstliche Ober-Postdirection sollte gemäß § 15 bei „Communicationen" zwischen der kaiserlichen General-Post-Direction und Landespoststellen in jedem Falle eingeschaltet werden.

Die „Convention" vom 28. April 1744 war insofern noch von Bedeutung, als trotz der Erstarkung der hessen-darmstädtischen Landespost die Briefpostspedition in der Residenz Darmstadt sich noch immer ausschließlich in Händen der Reichspost befand. So mußte sich Hofrat Nebel, der nach dem Tode des Darmstädter Posthalters Klees die kaiserliche Briefpostverwaltung in Darmstadt übertragen bekam, durch Revers vom 18. März 1804 verpflichten, „dem Fürsten von Thurn und Taxis gegenüber mit aller Treue, Aufrichtigkeit, Glauben und Fleiß jederzeit verhalten, auch gehorsam und bereitwillig bezeigen den Nutzen, soweit es die Briefspedition betrifft, stets suchen und fördern, Schaden und Nachteil hingegen zeitig warnen und abwenden helfen".[64]

Der „Convention" vom 28. April 1804 war keine lange Lebensdauer beschieden. Am 12. Juli 1806 schlossen eine Anzahl deutscher Fürsten, darunter auch der Landgraf von Hessen-Darmstadt, unter dem Protektorat Napoleons in Paris den Rheinbund und zeigten am 1. August 1806 der deutschen Reichsversammlung ihre Trennung vom deutschen Reiche an. Am 6. August 1806 legte Franz II. die deutsche Kaiserkrone nieder. Mit dem Ende des deutschen Kaiserreichs endete auch der Kampf um das Postregal. Dieses wurde jetzt uneingeschränktes Hoheitsrecht der einzelnen souveränen Landesfürsten, denen damit auch die Befugnis zukam, die taxisschen Reichsposten in ihren Gebieten aufzuheben. Hessen-Darmstadt machte von dieser Befugnis im Gegensatz zu einer Reihe anderer Rheinbundstaaten nur insoweit Gebrauch, als es sofort nach Auflösung des Reiches mit dem Fürsten von Thurn und Taxis Verhandlungen einleitete, „damit im Interesse des Staates die Postanstalten selbst, der Souveränitätsrechte unbeschadet, in Taxisscher Verwaltung verbleiben konnten, da nur diese durch weitere Ausdehnung des Verkehrsnetzes bestehen, gewinnen und dem Staate Vorteile gewähren könne".[65] Das Ergebnis war der Postlehnsvertrag vom 28. Juni 1807[66], der am 1. Juli 1807 in Kraft trat. Durch diesen Vertrag wurde dem Fürsten Carl Alexander von Thurn und Taxis sowie seinen männlichen Nachkommen die Würde eines Erb-Land-Postmeisters des Großherzogtums Hessen als Thronlehen und das nutzbare Eigentum und die Verwaltung sämtlicher Posten übertragen. Das

Postregal selbst und alle Hoheitsrechte über die Posten, wie Gesetzgebung in Postsachen, Änderungen der Gebühren und Dienstvorschriften, das Recht, Verträge mit den Posten anderer Staaten abzuschließen, Ernennung und Titelverleihung der Postbeamten sowie die Gerichtsbarkeit über diese Beamten, behielt sich der Großherzog vor.

Der Lehnsvertrag wurde am 31. März 1818[67] erneuert und blieb in dieser Form bis 1867 bestehen, als das taxissche Postwesen durch Vertrag vom 28. Januar 1867 mit Wirkung vom 1. Juli 1867 auf den preußischen Staat überging. Gemäß Artikel 1 Punkt 7 dieses Vertrags in Verbindung mit Artikel 10 des am 3. September 1866 zwischen Hessen und Preußen abgeschlossenen Friedensvertrags und den Bestimmungen des Vertrags zwischen Hessen und Preußen vom 19. Juli 1867 kamen die hessischen Posten vom 1. Juli 1867 an gleichfalls unter preußische Verwaltung.[68] Durch Gesetz vom 16. April 1871, betreffend die Verfassung des Deutschen Reiches, wurde entsprechend den Bestimmungen der Norddeutschen Bundesverfassung das Postwesen der Gesetzgebung des Reiches unterstellt.

Anmerkungen:

1) S. 15 ff.
2) Görs, S. 20; Hartmann, S. 356
3) Görs, aaO.; Hartmann, S. 351 und 352
4) Stephan, Post, S. 255
5) Köhler-Goldmann, S. 15
6) Faulhaber, S. 151; Köhler-Goldmann, S. 15
7) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage XI (S. 92 f.)
8) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 96 ff.
9) Faulhaber, S. 110
10) FZA Postakten Nr. 2697, Bl. 107: Bericht des Posthalters Klees an den Darmstädter Fürstenhof ohne Datum (eingeordnet bei Schreiben aus den Jahren 1799/1800
11) vgl. oben Kap. 11, S. 62
12) Faulhaber, S. 107
13) FZA, aaO., Bl. 105 f.: „Pro Memoria" der „Kaiserl. Reichs-General-Post-Direction" an Hessen-Darmstadt vom 30. November 1799

14) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 96 ff., hier Bl. 99; vgl. auch Faulhaber, S. 135

15) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 118 ff.

16) Soldan, S. 173

17) Köhler-Goldmann, S. 15

18) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 157 ff.

19) FZA aaO., Bl 161 ff.

20) FZA aaO., Bl. 171

21) FZA Postakten Nr. 2694, Bl. 197 ff.; abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage VIII (S. 85 f.)

22) FZA Postakten Nr. 2696, Bl. 19 ff.: Schreiben Hessen-Darmstadts an den Fürsten von Taxis v. 31. August 1779

23) Soldan, S. 178

24) Ein Sohn des Staatsrechtlers Johann Jacob Moser

25) FZA aaO., ebenda

26) FZA Postakten Nr. 2697, Bl. 107 (vgl. oben Anm. 10)

27) FZA aaO., ebenda

28) FZA aaO., ebenda

29) Eil-Postwagen

30) FZA aaO., Bl. 98/99: „Avertissement" in der Oberpostamtszeitung v. 10. September 1799 betr. die „Diligence"

31) FZA aaO., Bl. 79 ff.: Gutachten des taxisschen Postkommissarius Diez v. 14. Januar 1799 an den Fürsten von Taxis

32) FZA aaO., Bl. 105 f.

33) FZA aaO., Bl. 108: Schreiben des Frankfurter Oberpostmeisters Vrintz-Berberich an den Fürsten von Taxis vom 10. Juni 1800

34) FZA Postakten Nr. 2706, Bl. 131 ff.

35) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage XII (S. 93 f.)

36) FZA Postakten Nr. 2693, Bl. 110 (vgl. unten Anm. 39)

37) vgl. oben Kap. 8, S. 39/40

38) vgl. oben Kap. 14, S. 83 und 89

39) FZA aaO., Bl. 110 ff.

40) Boes, S. 39

41) FZA aaO., Bl. 114 ff.

42) FZA aaO., Bl. 118 ff.: Briefwechsel Taxis-Stadt Friedberg und weitere Unterlagen über den Versuch der Errichtung einer hessen-darmstädtischen Poststation in Friedberg

43) vgl. Köhler-Goldmann, S. 24

44) abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage XIII (S. 95 ff.)

45) für viele: Hartmann, S. 361 ff.

46) Hartmann, S. 363

47) Köhler-Goldmann, S. 17

48) vgl. oben Kap. 1, S. 2/3

49) Stängel, S. 66 f.

50) Ich folge in diesem Absatz im wesentlichen der Darstellung bei Köhler-Goldmann, S. 18 ff.

51) vgl. FZA Postakten Nr. 2698, Bl. 250 ff.: interner Schriftwechsel innerhalb der Reichspost über die Anlegung dieser Station

52) FZA aaO., Bl. 262 ff.: Von Darmstadt über Dieburg nach Seligenstadt mit Verbindung nach Aschaffenburg war von Hessen-Darmstadt eine neue Postlinie geplant und ihre Errichtung bereits in Angriff genommen.

53) FZA Postakten Nr. 2705, Bl. 12 ff.

54) Alexander Freiherr von Vrints-Berberich war der Schwiegersohn und Nachfolger des 1784 verstorbenen Oberpostmeisters Franz Ludwig Freiherr von Berberich; dieser war Sohn und Nachfolger des 1768 verstorbenen und bereits mehrfach erwähnten Oberpostmeisters Georg Friedrich von Berberich.

55) FZA aaO., Bl. 44/53

56) FZA aaO., ebenda

57) FZA aaO., Bl. 5 ff.: Schreiben des Vrints-Berberich aus Berlin an die General-Direction in Frankfurt vom 28. August 1803; Koch, S. 19

58) Köhler-Goldmann, S. 20

59) Ich folge in diesem Absatz der Darstellung bei Kohl, S. 19

60) Geschwindposten mit leicht gebauten Wagen, meist für sechs Personen und von vier Pferden gezogen; sie beförderten außer Personen auch Korrespondenz und kleine Pakete

61) FZA aaO., Bl. 12 ff. (vgl. oben Anm. 53)

62) FZA aaO., Bl. 16

63) FZA Postakten Nr. 2703 (enthält die Postverträge Taxis mit Hessen-Darmstadt); abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage XVII (S. 105 ff.)

64) Köhler-Goldmann, S. 29

65) Köhler-Goldmann, S. 30

66) FZA Postakten Nr. 2703 (vgl. oben Anm. 63); abgedruckt bei Köhler-Goldmann, Anlage XVIII (S. 116 ff.)

67) FZA aaO., ebenda

68) Die einschlägigen Bestimmungen der drei genannten Verträge sind bei Köhler-Goldmann, Anlagen XXIV,XXV und XXVI (S.144 ff.) abgedruckt.

Zusammenfassende Schlußbetrachtung

Die erste Form einer organisierten Nachrichtenübermittlung im Territorium der 1567 entstandenen Landgrafschaft Hessen-Darmstadt war der römische cursus publicus. Wie dieser, so dienten auch im frühen Mittelalter noch alle Beförderungseinrichtungen ausschließlich den Kaisern, Königen und Fürsten. Auch die ersten „Posten" im später hessen-darmstädtischen Gebiet, die von Landgraf Philipp dem Großmütigen um die Mitte des 16. Jahrhunderts begründet wurden, waren allein für die Belange der Fürstenhöfe geschaffen. Demgegenüber war die taxissche Reichspost bereits in dieser Zeit der Allgemeinheit zugänglich. 1580 legten die Taxis mit Zustimmung des Darmstädter Landgrafen die erste Linie der Reichspost von Speyer nach Frankfurt durch hessen-darmstädtisches Gebiet. Als im Jahre 1597 Kaiser Rudolf II. die Post zum hochbefreiten Kaiserlichen Regal erklärte und damit der jahrhundertelange Streit des Kaisers mit den Reichsständen um das Postregal begann, blieb Hessen-Darmstadt vorbehaltlos kaisertreu. Dabei spielten einmal finanzielle Erwägungen, zum andern aber auch die Tatsache eine Rolle, daß Hessen-Darmstadt in den Erbstreitigkeiten mit Hessen-Kassel auf die Unterstützung Habsburgs angewiesen war. Der Darmstädter Landgraf gestattete demzufolge dem 1615 vom Kaiser mit dem Postwesen beliehenen Freiherrn Lamoral von Taxis nicht nur den Durchzug seiner Posten durch hessen-darmstädtisches Gebiet, sondern sagte ihm darüberhinaus jede weiter Hilfe und Unterstützung zu. Nach der Eroberung von Marburg und Rheinfels legte der hessen-darmstädtische Landgraf zwar eigene Posten nach dort an, nicht jedoch ohne vorher die Taxis um Einrichtung dieser Kurse ersucht und eine negative Antwort erhalten zu haben. Da die 1627 nach Marburg eingerichtete Botenpost nur Kanzleibriefe beförderte und der 1629 nach Rheinfels angelegte Postenlauf keine finanziell rentable Linie war, stellten diese Beförderungseinrichtungen keine Konkurrenz für die Reichspost dar und wurden von den Taxis geduldet.

Obgleich sich nach Beendigung des dreißigjährigen Krieges zwischen Hessen-Darmstadt und Hessen-Kassel freundschaftliche Beziehungen entwickelten, weigerte sich Hessen-Darmstadt zunächst, dem Ansinnen Hessen-Kassels, gemeinschaftlich Landesposten anzulegen und die Taxis zu verdrängen, nachzugeben. Hessen-Darmstadt gestattete zwar den Durchzug der hessen-kassel-

schen Posten durch das Oberfürstentum, unternahm aber nichts gegen die gleichzeitig dort bestehenden taxisschen Posten. Erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts beteiligte sich Hessen-Darmstadt an dem von Hessen-Kassel gemeinsam mit Preußen, Braunschweig, Schweden und noch einigen kleineren Reichsständen betriebenen Postennetz und sicherte somit die Postbeförderung im Oberfürstentum, ohne allerdings bei Bestellung dieser Posten merklich nach außen in Erscheinung zu treten.

Zur offenen Auseinandersetzung zwischen Hessen-Darmstadt und der taxisschen Reichspost kam es erst, als dem Postmeister Brandt, der gleichzeitig den kaiserlichen Posthaltereien in Darmstadt und Frankfurt vorstand, im Jahre 1704 wegen angeblicher Unregelmäßigkeiten die Frankfurter Posthalterei aufgekündigt wurde. Der Darmstädter Landgraf Ernst Ludwig, der von Anfang an das Ziel verfolgte, eine eigene Landespost zu begründen, nahm daraufhin den Brandt in seine Dienste und ließ durch ihn eine hessen-darmstädtische Fahrpost von Darmstadt nach Frankfurt anlegen. Nach jahrelangen vergeblichen Versuchen, diese Fahrpost wieder zu beseitigen, gaben die Taxis schließlich nach und vereinbarten mit dem Landgrafen, die beiderseitigen Postwesen in gute „Harmonie" treten zu lassen. In Verfolgung seines Zieles gelang es Ernst Ludwig, das Postwesen im Oberfürstentum in landeseigene Verwaltung zu nehmen, wobei er die Taxis und Hessen-Kassel geschickt gegeneinander ausspielte. Schließlich ließ er auch in der Residenz Darmstadt ein hessen-darmstädtisches Postamt errichten. Als am 20. und 21. März 1730 auf Befehl des Landgrafen die kaiserlichen Postillione bei der Einfahrt nach Darmstadt gewaltsam gezwungen wurden, ihre Felleisen, die sie zum dortigen kaiserlichen Postamt bringen wollten, beim hessen-darmstädtischen Postamt abzuliefern, führte dies zu einer taxisschen Klage gegen Hessen-Darmstadt beim Reichshofrat in Wien. Das daraufhin gegen Ernst Ludwig ergangene kaiserliche Mandat, welches die Aufhebung des in Darmstadt errichteten Landespostwesens befahl, vermochte jedoch die Errichtung der hessen-darmstädtischen Landespost nicht zu verhindern. Der Landgraf hatte nämlich bereits im März 1730 den Postmeistern Thom und Oßwald das gesamte Postwesen im Oberfürstentum und die Briefpost in der Obergrafschaft übertragen und zur Betreibung des landeseigenen Postwesens eine Reihe weiterer Verordnungen erlassen. Während die Landespost im Oberfürstentum, vor allem bedingt durch die Zubringerdienste der hessen-kassel' schen Post, eine immer stärkere Stellung bekam, gelang es dem Landgrafen nicht, auch in der Obergrafschaft die hessen-darmstädtische Post gegen die Vormachtstellung der Taxis südlich des Mains zu behaupten. Er war schließ-

lich gezwungen, das Postwesen in der Residenz Darmstadt aufgrund einer 1744 mit den Taxis abgeschlossenen Konvention der Reichspost zu überlassen. Mit der Herauslösung der Residenzstadt aus der Landespost vermochte sich Hessen-Darmstadt nur schwer abzufinden. Die Versuche des Landgrafen, seine Stellung gegenüber der Reichspost in der Obergrafschaft zu verbessern, brachten jedoch kaum Erfolg, so daß der 1744 geschaffene Zustand praktisch bis 1806 erhalten blieb.

Der Untergang des heiligen römischen Reichs bedeutete auch das Ende der kaiserlich-taxisschen Reichspost. Die postalischen Verhältnisse in Deutschland wurden dadurch zwar nicht einfacher, zumal nach der Schlacht bei Leipzig 1813 die ehemaligen Regierungen in Westdeutschland wieder auflebten. Der Streit zwischen Kaiser und Landesfürsten um das Postregal war jedoch endgültig begraben und damit das größte Hemmnis einer postalischen Fortentwicklung beseitigt.

Der Streit um das Postregal führte zu einer Reihe von Schriften über dieses Problem. Während jedoch die Darstellungen aus der Zeit, als die Auseinandersetzungen noch im Gange waren, sämtlich Streitschriften für die eine oder andere Seite sind, haben erst neuere Untersuchungen von Waitz, Altmannsperger und Herrmann die von beiden Seiten ins Feld geführten Argumente erstmals unparteiisch beleuchtet. Diese umfassenden Erörterungen waren hier nur an wenigen Stellen zu ergänzen. Der vorliegenden Darstellung des Streites um das Postregal in Hessen-Darmstadt gehen die verwaltungsgeschichtlichen Arbeiten von Haas über das Postwesen in Hessen-Kassel bis Anfang des 18. Jahrhunderts und von Grosse über das Postwesen in der Kurpfalz voraus. Der Bericht von Köhler-Goldmann über die Geschichte des Postwesens im Großherzogtum Hessen beschränkt sich im wesentlichen auf die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts und die Zeit nach 1806. Durch den umfangreichen Anlagenteil bei Köhler-Goldmann sind einige inzwischen durch Kriegseinwirkungen vernichtete Urkunden wenigstens im Abdruck erhalten geblieben. Die vorliegende Arbeit verwendet als Quellenmaterial in erster Linie Archivalien des Fürstlich Thurn und Taxisschen Zentralarchivs in Regensburg und des Staatsarchivs in Marburg.

Lebenslauf

Als Sohn des Regierungsbeamten Heinrich Münkler und seiner Ehefrau Magdalene geborene Weber kam ich am 21. Juni 1935 in Dieburg zur Welt. Von 1942 bis 1946 besuchte ich die Volksschule und von da an die höhere Schule in Dieburg, wo ich Ostern 1955 das Abitur bestand. Im Sommersemester 1955 studierte ich in Frankfurt und anschließend an der Philipps-Universität Marburg Rechtswissenschaft. Am 9. Dezember 1959 bestand ich die erste rechtswissenschaftliche Staatsprüfung und nach dreieinhalbjähriger Referendarzeit am 6. Dezember 1963 die große juristische Staatsprüfung. Am 1. April 1964 trat ich als Gerichtsassessor in den Richterdienst des Landes Hessen und wurde am 1. April 1967 unter Berufung in das Richterverhältnis auf Lebenszeit zum Landgerichtsrat beim Landgericht in Darmstadt ernannt. Seit 1. Juli 1971 bin ich als Fachhochschullehrer bei der Fachhochschule der Deutschen Bundespost in Dieburg tätig, wo ich am 1. August 1971 zum Oberpostdirektor befördert wurde.

Offsetdruck: E. Lokay, 6101 Reinheim/Odw., Ruf 06162/832